SPORT WODNY



Rok V **WARSZAWA, CZERWIEC 1929 R.** **Nr. 10**

Cena egz. 1 zł.

Wianki w Warszawie.

W dniu 23 b. m. zorganizowane będą przez kluby wioślarskie stolicy piękne „Wianki na Wiśle". Uroczystości wianków przed uzyskaniem niepodległości cieszyły się olbrzymiem powodzeniem i miały charakter uroczystości narodowej, na co bardzo niechętnie patrzyły władze zaborcze. Z okazji jubileuszu W. T. W. podajemy sprawozdanie wyjęte z aktów Towarzystwa i umieszczone w jednym z ówczesnych tygodników z pierwszych Wianków w Warszawie.

„Wianki w r. 1883 obchodzone były z 10-cio dniowem opóźnieniem, z powodu wielkiego przyboru wody na Wiśle w dn. 23 czerwca. Cały dochód z wianków przeznaczony został przez W. T. W. na powodzian. Ze względu na imponujące tłumy publiczności przyglądającej się uroczystości Wianków, podajemy opis szczegółowy tej uroczystości.

Jakkolwiek początek uroczystości naznaczono na godz. 7.30, niemniej już od godz. 5 pp. tłumy zajmują miejsca na bulwarze od ul. Marjensztadt, na wieży przystani i moście. Przy wylocie ul. Marjensztadt ustawiono 3 namioty: jeden — zajmują orkiestry, dwa drugie — panie sprzedające programy i bukieciki kwiatów, ofiarowane przez ogrodników warszawskich, na zasilenie dochodu. Punktualnie o g. 7.30 zaczynają grać na przemianę dwie orkiestry, a jednocześnie wszystkie łodzie W. T. W. wyruszyły w górę rzeki, aby okrążając wielki gabar uiluminowany, przedefilować przed przystanią. Następnie z przystani wypuszczono przeszło 300 wianków, każdy ze światłem. Wianki jak błędne świętojańskie ogniki zapłonęły na dużej przestrzeni, hen, aż za most, czyniąc na zebranych duże wrażenie uroczego zjawiska. Następnie, na odgłos sześciu wystrzałów z moździerzy, przy brzegu warszawskim zabłysła wielka tarcza słońca, a w chwilę potem druga tarcza zajaśniała na praskim brzegu, na wieży wodociągu. To inż. Grodowski, elektrycznemi przewodami, oświetlił Wisłę, na której tafli wód, jak na scenie, miały się dziać dalsze cuda. Po odśpiewaniu, przez chór mieszany, Tow. Muzycznego pod dyr. p. Denysza, hymnu o „Wandzie", kompozycji Michała Hertza, rozpoczęto puszczanie fajerwerków; wysokie race w podniebnych przestworzach rozsypały się w różnokolorowe bukiety, a następnie deszcz brylantowych ogni, młynki, kaskady i gwiazdy w coraz to innem miejscu rozświetlały zaczarowaną, przez wioślarzy, letnią noc. Wreszcie rzęsiście oświetlany różnokolorowemi ogniami bengalskiemi, środkiem rzeki począł spływać szereg allegorycznych wianków. Na czele płynął wspaniały transparent, złożony z liter W. T. W. (Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie) z kotwicą u spodu, za tem płynęły wianki, reprezentujące główniejsze rzeki, wpadające do Wisły, a więc najpierw Nida, później Bug, Narew, San, Bzura, Wisłoka, Dunajec, Pilica i t. d., nad każdym wiankiem transparent z napisem i flagi—zamykał korowód najwspanialszy wianek z transparentem Syreny—to Wisła i Warszawa.— Zaledwie przebrzmiały oklaski tłumów zachwyconych korowodem wianków—gdy w górze rzeki zabrzmiał potężny akord pieśni—za chwilę ukazała się krypa, a na niej chór Towarzystwa Muzycznego zgrupowany pod olbrzymich wymiarów, lirą—godłem instytucji. Mała pauza.—Na rzece ukazuje się retmanka, na łodzi łupinie dzielny retman z okrzykiem hu! ha! prowadzi krypę, na której dziwy: pejsaty żydek częstuje wódeczką krakusów w sukmanach. Chór śpiewa „Flisa" Moniuszki. Na krypie żywy obraz „Flisacy" układu p. Strzałeckiego. Krakusy to wioślarze z W. T. W. Znów pauza—w czasie której, od lądu słychać trzaskanie z batów i trąbki pocztyljonów. To omnibusy pocztowe, a w nich kilkadziesiąt par krakowskich. — Przechodzą na krypę, aby za chwilę stworzyć malowniczy obraz przedstawiający Sobótkę (scena z II-go aktu „Nocy Świętojańskiej"). Śpiewy i tańce krakowiaków wypadły nadzwyczaj efektownie. Całość obrazu odtworzyła grupa aktorów z teatru Belle-vue z p. Puchniewskim na czele. Korowód wszystkich łodzi zakończył uroczystość wianków.

Cała prasa stołeczna, w imieniu wdzięcznych mieszkańców Warszawy składała podziękowania Warszawskiemu Tow. Wioślarskiemu za piękną myśl i inicjatywę w zorgonizowaniu święta ognia i przepięknej legendy, tymbardziej, że dała dochodu 5.000 rb., przeznaczonych na pomoc biednym powodzianom".

Czescy wioślarze na polskich szlakach wodnych.

Poważnym ewenementem dla polskich wioślarzy-turystów jest wizyta czeskich wioślarzy w Polsce, którzy przybyli do Krakowa, aby przejechać całą Wisłę aż do Gdańska. Zagraniczne wizyty w dziale regatowym naszego wioślarstwa nie należą już do rzeczy nadzwyczajnych po ostatnich regatach międzynarodowych w Bydgoszczy. Także i przedtem słyszało się tu i ówdzie o wycieczce na zawody sportowe tej czy innej osady. Przyjazd jednak czeskich turystów jest czemś zupełnie nowem, gdyż poza wycieczkami niemieckich osad do pogranicznych jezior i kanałów, nie znaleźli się zagraniczni turyści, którzy naocznie chcieliby stwierdzić prawdziwe piękno polskich rzek.

Wycieczkę tę zorganizował Veslarsky Klub Slavia z Pragi i Cesky Yacht Klub również z Pragi a biorą w niej udział pp. Chmelik, Moravec i Kral ze Slavii i p. Ornst z Yacht Klubu. Przybyli oni do Krakowa w dniu 2 czerwca, gdzie przyjmowani byli przez Sekcję Wioślarską Akademickiego Związku Sportowego. Nadzwyczajnie zaopiekował się też turystami konsulat czeskosłowacki w osobie p. Opaterny'ego, który oprowadzał po Krakowie wycieczkę, opiekował się nią w obcem dla nich mieście, na równi z członkami AZS. Wiele również przydała się interwencja konsulatu w urzędzie celnym, gdzie zatrzymano łodzie Czechów, nie chcąc ich wypuścić bez bardzo wysokiego cła. Dopiero rozmowa telefoniczna z Ministerstwem Skarbu spowodowała warunkową odprawę celną, dzięki czemu mogli goście wyjechać z Krakowa już 3 czerwca popoludniu. Celem wycieczki jest miasto Gdańsk skąd pojedzie ona na wystawę do Poznania.

Łodzie, których używają sympatyczni pobratymcy są to kanadyjskie canoe tak popularne obecnie w Czechosłowacji a zupełnie nieznane w Polsce. Osadę łodzi stanowi dwóch wioślarzy, z których jeden pełni równocześnie funkcję sternika na tyle łodzi. Łódź ma długości około 5 m., szerokości około 70 cm. mimo to jednak obszerny bagaż turystyczny wygodnie się pomieścił wraz z wioślarzami. Goście mają ze sobą dobre wyekwipowanie aż do namiotów włącznie gdyż wycieczkę swą rozumieją jako tramping, również bardzo popularny w Czechosłowacji. Nocować chcą pod gołem niebem i obozować w ciągu całej wycieczki.

Do Warszawy Czesi przybyli dnia 10 b. m. i zatrzymali się w gościnie na przystani A. Z. S. Na drugi dzień podejmowało sympatycznych gości na swojej nowej przystani Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.

Rok 5. WARSZAWA, CZERWIEC 1929 r. Nr. 10

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

PREZENCJA.

W TŁUMIE ludzi sportowca poznajemy na pierwszy rzut oka. Prosta postawa, sprężysty krok, swobodne opanowane ruchy, dumnie, wysoko noszona głowa, zdradzają energiczny charakter właściciela. Pojęcie o człowieku kształtujemy na podstawie wrażenia odniesionego z wyglądu. Oto idzie ktoś ze zwieszoną głową, powłócząc nogami, zgarbiony — mówimy niedołęga. Ktoś inny sunie skocznym krokiem, — mówimy człowiek zadowolony z siebie itd. itd.

Opinje swe znakomita większość ludzi buduje nie na podstawie żmudnych analiz, wyciąganiu wniosków ze skrzętnie nagromadzonych faktów, — lecz na podstawie wrażenia jakie wywarła postawa. Kult dobrej postawy, wywołuje również doniosłe zmiany w charakterze człowieka, przyzwyczajenie „noszenia się godnie" ratuje nas w chwilach depresji.

Wartość dobrej postawy zrozumiało dawno wojsko, nie mniejszą uwagę zwraca się na wygląd w towarzystwie.

W uniwersytetach amerykańskich za postawę stawiają stopnie.

Im wyższe stanowiska w hierarchji społecznej zajmujemy, tem dbałość o godny wygląd musi być większa. W pierwszym rzędzie tyczy się to przywódców, trudno kierować innymi, gdy się jest samemu fajtłapą!

Sportowiec jest panem siebie. Ćwiczenie ciała dało mu opanowanie mięśni. Walka na boisku nauczyła go „noszenia się po pańsku". Wesołość, zadowolenie—każe mu dźwigać górnie głowę.

Pomocą w prezencji jest kostjum sportowy.

Swobodny, niekrępujący ruchów, posiada dla sportowców szczególny urok. Gdy zrzucamy strój codzienny, pozbywamy się jednocześnie ciężaru trosk. Kostjum przenosi nas w radosny kraj sportu, dając wspomnienie przebytych walk i triumfów sportowych i przedsmak przyszłych przeżyć. Z kostjumem związana jest nierozerwalnie „atmosfera sportowa".

Znanym jest fakt, że żołnierz w mundurze walczy mężniej, niż cywil. Tłum pstrokaty, nie posiada jednolitego wyrazu. Cechy jednostek znoszą się, niwelują, zatracają się, dając w sumie motłoch, szarzyznę. Inaczej wygląda zespół ludzi ubranych jednolicie. Cechy jednostek potęgują się, mnożą, narastają. Rytm wywołany powtarzaniem się jednego motywu sprawia wrażenie estetyczne, pociąga widzów. Idea reprezentowana przez organizację udziela się stokroć silniej, wzrusza i porywa widza. Na widok dziarsko maszerującego oddziału wojska, żywiej zaczyna krążyć krew w żyłach stetryczałego mieszczucha. Prostuje on mimowoli skrzywione plecy, podaje naprzód piersi, głębiej oddycha, — leniwy krok nabiera akcentu i siły. Mamy tu znamienny objaw promieniowania energji.

Sportowcy nasi zbyt mało dbają o właściwą postawę i dobrą prezencję przy wystąpieniach nazewnątrz. Zrozumienie wartości propagandowej „dobrego wyglądu" sprawia, że ostatniemi czasy coraz więcej uwagi przykładamy do strony zewnętrznej wystąpień. Na Olimpjadzie Zimowej w St. Moritz Polacy postawą swą zwrócili na siebie ogólną uwagę.

Świeżo z okazji otwarcia sezonu „Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego" mieliśmy wspaniały przegląd sił klubu. Zdrowe, smukłe ogorzałe sylwetki wioślarzy, ustawione, karnie obok łodzi, wyglądem swym stokroć wymowniej mówiły o dobrodziejstwach sportu niż długie kolumny pisanych wywodów dziennikarskich.

Potężna manifestacja zdrowia, siły, piękna i zgody przypomina ogółowi sportowców, że dbałość o postawę i godny wygląd jest obowiązkiem każdego sportowca. Gdyż: **„Jak cię widzą, tak cię piszą"!**



PODRÓŻ JACHTU „CARMEN".

Wczesną wiosną ubiegłego roku po długim wypoczynku na stoczni Gdańskiej „Carmen" szykowała się do gruntownego remontu. Statek musiał być przygotowany do dłuższego pływania na pełnem morzu. Według planu zamierzonej wyprawy mieliśmy zwiedzić porty Niemiec, duńskiej wyspy Bornholm, wybrzeża południowej Szwecji oraz stolicę Danji Kopenhagę i szereg portów w Zundzie. To też kadłub i pokład uszczelniono, wszystkie części omasztowania i olinowania poddano gruntownej rewizji. Założono nowy sztag — stalową linę grubości palca, mającą utrzymywać na dużych falach wysoki maszt „Carmeny". Zużyte liny takielunku ruchomego zostały zamienione nowemi. Kompas, log i barometr sprawdzono, żagle wyreparowano i w końcu czerwca „Carmen" odnowiona i lśniąca stała na cumach w stoczni czekając na nasz przyjazd.

Tymczasem załoga, którą kompletował nasz kapitan w Wilnie, czasu nie traciła. Wieczorami studjowano książki żeglarskie, mapy i locje, zaś niedzielami jeździliśmy na jezioro Trockie i na joli Ligi Morskiej i Rzecznej „Mewa" musieliśmy przerabiać samodzielnie wszelkiego rodzaju manewry i ewolucje pod żaglami.

Wreszcie w pierwszych dniach lipca przybyliśmy na pokład „Carmeny".

Lato nie zapowiadało się pięknie. W czasie całej późniejszej podróży mieliśmy liczone dni kiedy było słonecznie i ciepło. Silne wichury, a przedewszystkiem chłód stale dokuczały nam. To też odpowiednio do takiej pogody kapitan zaczął szykować nasz statek. Zdjęto stengę ażeby na dużej fali nie obciążać omasztowania. Na wypadek sztormu sporządzono mocną kotwicę pływającą z grubego brezentu. Zaopatrzono się w tran mieszany z ropą dla uśmierzania fal oraz w rakiety i ognie bengalskie. Dopasowano i wypróbowano ożaglowanie sztormowe. Wreszcie zaopatrzono bibljotekę okrętową w najnowsze locje, spisy latarń i mapy.



„Carmen" w porcie gdańskim przed wyruszeniem w podróż.

Zostawało ostatecznie skompletować załogę, co jednak nie dawało się tak łatwo naszemu kapitanowi. Narazie było nas tylko troje: kapitan i dwie niewiasty: ja i moja siostra Jadwiga Grużewska. Tym niemniej jednak 16-go lipca otrzymałyśmy rozkaz szykować się do wyjścia w morze. Próbowałyśmy odradzać kapitanowi ten krok ze względu na brak męskiej załogi. Lecz trudno. Rozkaz! Musiałyśmy słuchać. 18-go lipca o godz. 5-ej po poł. odbiliśmy od stoczni Gdańskiej i pod wieczór byliśmy przy wieży locmanów w Nowym porcie. Tymczasem zapanowała całkowita cisza i musieliśmy jeszcze jedną noc spędzić w Gdańsku ocumowani przy molo.

Wczesnym rankiem na wszystkich 4 żaglach „Carmen" wyszła z Gdańska w morze, biorąc kurs na Hel. Korzystając z postoju w Helskim porcie ćwiczyłyśmy się teraz, robiąc krótkie wycieczki to do Gdyni, to do Gdańska i nabierałyśmy wprawy w służbie żeglarskiej na naszym jachcie. W tym okresie został zaokrentowany p. Stanisław Dąbkowski, uczeń gimnazjum z Warszawy. Wreszcie przybył z Wilna dawno oczekiwany na „Carmenie" p. sędzia Uścinowicz, nasz przyszły niezrównany indendent okrętowy i przywiózł ze sobą ogromny bagaż... dobrego humoru. Było więc nasz już pięcioro.

Pierwszych dni sierpnia „Carmen" stała na kotwicy przed pasażerskiem molo w Gdyni, a załoga gorączkowo ładowała na pokład niezliczone ilości konserw, wędlin, jaj i najrozmaitszych prowjantów. Za parę dni mieliśmy odpłynąć na zachód, gdzie za wszystko trzeba będzie płacić drogą walutą. Przed samym wyruszeniem w drogę przybył do nas jeszcze jeden członek naszej wyprawy, p. Zygmunt Mianowicz z Gdyni.

Wreszcie 4-go sierpnia przed zachodem słońca wyruszaliśmy z Helu żegnani przez grono znajomych i krewnych.

Załoga zatem składała się z 6 osób: mój mąż. d-r Czarnowski, jako kapitan, i p. Mianowicz zastępca kapitana — stanowili niejako nasz sztab. Reszta zwała się u nas „czarną kanaką" i zgodnie pełniła obowiązki marynarzy pokładowych. „Kok" był zbiorowy: dwie nas z p. Sędzią na czele ponosiliśmy odpowiedzialność za równowagę pomiędzy zapasami „Carmeny" a zdwojonym na morskim powietrzu apetytem załogi. Na pokładzie pracowaliśmy na dwie zmiany. Pierwszą wachtę stanowili: d-r Czarnowski, p. Dąbkowski i ja, w drugiej wachcie byli: p. Mianowicz, p. Sędzia i moja siostra. Wachty mieliśmy sześciogodzinne.

Pierwsza doba pływania wypadła nam wyjątkowo łatwo. Pogoda i humory doskonałe. Lekki wiatr z Ostu szybko niesie „Carmen" po wygładzonem morzu wzdłuż Helskiego półwyspu. Mijamy Jastarnię. Niedaleko od burt „Carmeny" kilka delfinów to tu to tam wynurza się z wody. Zgadzamy się z sędzią, który zawyrokował, że jest to dobry omen dla naszej podróży. Zapada śliczna jasna księżycowa noc. Na morzu pełno wszelkiego rodzaju statków. O 2-ej w nocy mijamy Rozewską latarnię. Wczesnym rankiem płyniemy już wzdłuż wybrzeży niemieckich. O 9-ej rano mamy na trawersie latarnię Stilo. Przed południem wiatr się wzmógł do 4 stopni. Mijamy latarnię Szolpin. Barometr spada. Pogoda zaczyna się psuć. O 2-ej popołudniu wchodzimy do niemieckiego portu Stolpmünde. Wieczorem tegoż dnia korzystając z pomyślnego wiatru i uspakajających przepowiedni meteorologicznych

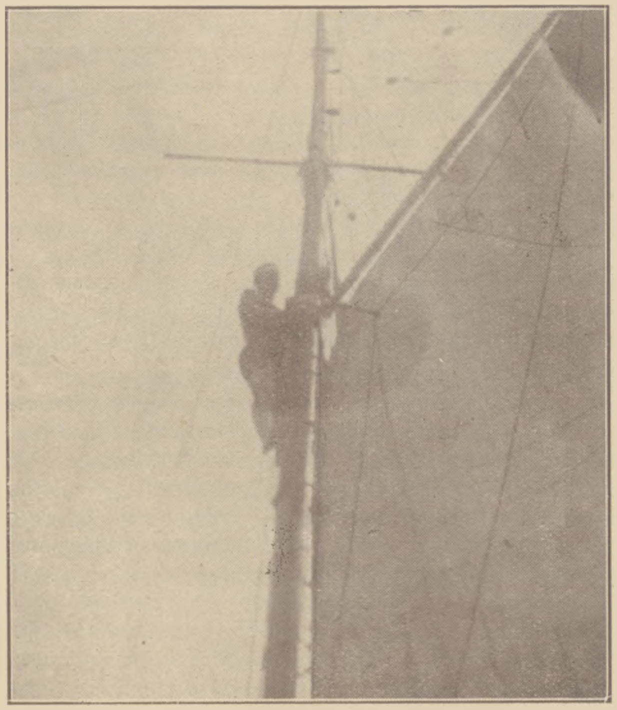
płyniemy w dalszą drogę. Bierzemy teraz kurs na Bornholm. Mamy przed sobą 65 mil morskich naprzełaj przez Bałtyk. Wkrótce brzegi niemieckie nikną nam z oczu. Wiatr tymczasem wzmaga się do 5 stopni. Niebo coraz więcej pokrywa się chmurami. Zaczyna padać deszcz. Wobec stopniowo wzmagającego się wiatru kazano zwinąć kliwer i bezan. Grot refujemy na 2 refy. Pruliśmy taraz kursem NNtW mając w baksztag silny Ost, który wciąż wzrastając zaczął skręcać ku NO i wkrótce doszedł siły 6 stopni. Na morzu tymczasem zapanowała tak czarna noc, że literalnie nic nie było widać. Mało tego. Otoczyła nas mgła.

Pewnej chwili zauważyliśmy, że na pokład spadła skra. Wkrótce potem błysła druga taka sama skra za burtą. Struchleliśmy na myśl, że może gdzieś blisko idzie parowiec, którego nie spostrzegamy wśród ryku morza, ciemności i mgły. Później przekonaliśmy się jednak, że były to jakieś nieznane nam objawy fosforescencji. Ciekawe to zjawisko nie trwało długo i pozostało dla nas tajemnicą Bałtyku. O godz. 1-ej w nocy padła komenda: „wszyscu na pokład!". Natychmiast byliśmy na górze. Poprzez noc atramentową i coraz silniejsze schwały „Carmen" leżąc burtą w wodzie gnała teraz z szaloną szybkością. Cały Bałtyk zdawał się wlewać na pokład.

Otrzymujemy rozkaz „zwijać grot!". Czynność — mało przyjemna i niezupełnie łatwa wśród ciemności, na dużej fali, lecz na małym stateczku, przy sile wiatru w 7 stopni. Czołgając się i pełzając, oblewani falami, ściągamy grot. Krócej mowiąc, w tę chłodną noc sierpniową obie wachty miały dobrą „rozgrzewkę!". Muszę przytem zaznaczyć, że tej pamiętnej nocy zrobiłam fenomenalne odkrycie, — niezawodny środek na morską chorobę. Okazało się mianowicie, że jest nim dobry szkwał. Szczerze mówiąc, już leżałam chora w koji, gdy usłyszałam komendę „wszyscy na górę!". Wnet zrozumiałam, że są to nie przelewki. Chorobę — jak ręką ujęło!.. Pracowałam — aż miło, razem ze wszystkimi, ściągając grube namoknięte płótno poszarpanego wiatrem żagla. Po zwi-



Załoga jachtu „Carmeny".



Na saling.

nięciu grota „sypaliśmy" na jednym foku. Tutaj dopiero nasz poczciwy stary fok pokazał co umie! Wydymał się i pracował ciągnąc statek z całej siły, jakby rozumiał, że odpowiedzialność na nim spoczywa. Deszcz, wichura i fale, przelewające się przez pokład, wspólnym wysiłkiem robią nam jeszcze jedną miłą niespodziankę: gaszą lampkę kompasową. Wnet straciliśmy wszelką orjentację! Na szczęście kapitan przewidywał taką okoliczność i mieliśmy ze sobą ręczne lampki dobrze od wiatru i deszczu ochronione.

Po 2-ej w nocy na NO poczęło się jakby przecierać. Wkrótce zaczęło świtać. Wiatr i mgła nieco zmniejszyły się. Postawiliśmy z powrotem grot i polecieliśmy dalej. Od czasu do czasu wlewo od bukszprytu między falami już łapaliśmy błysk latarni Due Odde. Niebawem rozwidniło się zupełnie i ujrzeliśmy brzegi duńskiej wyspy Bornholm. Witał nas ląd w pięknej zielonej szacie ze swemi cudnemi skalistemi zboczami. Wiatr tymczasem znacznie się uciszył i wiał teraz z Nordu. O 6-ej rano podchodziliśmy beidewindem do wejściowych molo portu „Nexö".

Wyspa Bornholm musi wzbudzić wielkie zainteresowanie wśród polskich żeglarzy-turystów. Dużo portów, choć trudnych czasem do wejścia, zato wygodnych dla postoju. Naprawdę piękną jest przyroda Bornholmu, z jego lasami o drzewach pokrytych ljanami, zielenią łąk, gdzie pasą się rasowe krowy, wspaniale uprawnemi polami, które żywią lud trzeźwy, czynny, miłujący samodzielność, lecz zarazem spokój i zgodę. Co za urok mają schronienia w kępach drzew te rybackie domki i domeczki — cacka, prawdziwe zaciszne gniazdka, stworzone przez usilne trudy na morzu, a często i za morzami.

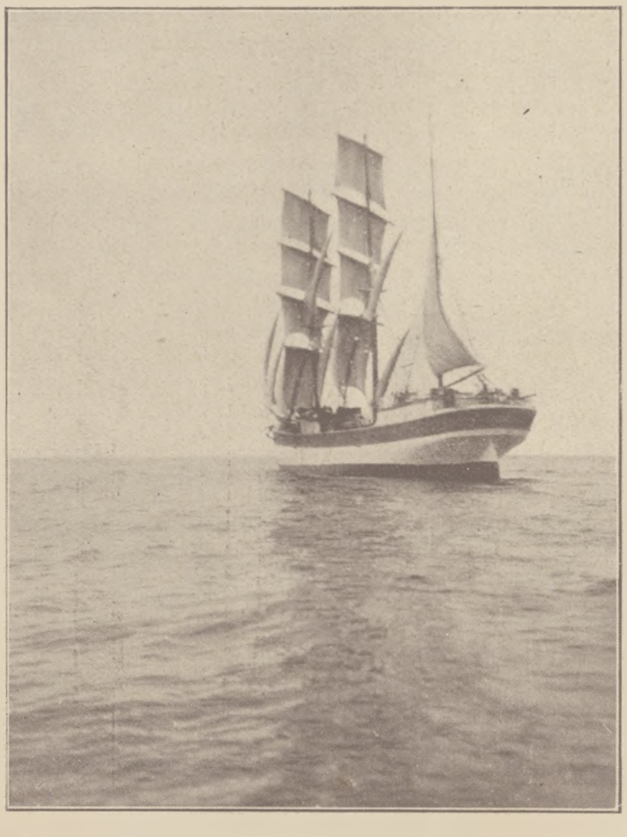
O Duńczykach wogóle odnieśliśmy z naszej podróży wrażenia, jako o narodzie bardzo uprzejmym i dla nas Polaków, których znają tylko ze słyszenia, b. życzliwym.

Spędziliśmy na wyspie aż 6 dni. Przez cały ten czas wiał taki wicher z Westu, że mowy być nie mogło

o dalszej podróży na zachód. Żeglowaliśmy przeto wzdłuż wschodnich brzegów wyspy, zwiedzając ten ciekawy kraj.

Pewnego razu pod wieczór szliśmy ścieżką nad urwistym brzegiem morza. Powietrze było nadzwyczaj przezroczyste. Słońce toczyło się ku zachodowi. Stanęliśmy zachwyceni panoramą na cyplu, który się wznosił na 100 metrów przeszło nad poziomem morza. Nasz kapitan długo bada horyzont na NW. Za chwilę nasze zdumione oczy ujrzały przez lornetę na horyzoncie zamglony górzysty brzeg. Był to niewątpliwie brzeg Szwecji. Nastrój odrazu uczynił się radosny. Tyle już czasu nasza paczka wileńska dążyła w myślach do tych brzegów szwedzkich! Tyle energji zużyto na organizowanie naszej wyprawy. I oto nareszcie!..

Żeglowaliśmy nazajutrz z miasteczka Swaneke wzdłuż wschodnich brzegów Bornholmu, chcąc przedostać się do portu Allinge. Z zachodu dął wicher o sile 7 — 8 stopni. Ukryci wyspą od tego wiatru nie mieliśmy również i fali. Pod sztormowem ożaglowaniem szybko zdążaliśmy do zamierzonego celu. Wiatr jednak stawał się coraz silniejszy i niebawem przeszedł w burzę o sile do 9 stopni. Do szalonej wichury przyłączył się deszcz, który leżąc prawie równolegle do powierzchni morza, siekł niemiłosiernie nam twarze. W tych warunkach żegluga stawała się niemożliwą, nawet i w ukryciu za brzegiem. Mieliśmy na trawersie miasteczko Gudjem. Wejście do tego portu jest tak wąskie i tak najeżone skałami, że nasz kapitan zgóry wykreślił Gudjem z portów, do których będziemy zawijać. Teraz zmuszeni byliśmy jednak forsować tę cieśninę i to bejdewindem. Szalonym pędem wlecieliśmy szczęśliwie do portu mijając w kilku metrach grożące nam zagładą skały. Wewnątrz jednak port jest bardzo dobrze urządzony i całkowicie chroni statki od największej burzy.



Napotkany na morzu żaglowiec.

Z Gudjem, w okolicach którego są najładniejsze wycieczki lądowe, wywieźliśmy szereg niezapomnianych wrażeń z pobytu na Bornholmie. Byliśmy pierwszym statkiem, który zawinął do Gudjem pod Polską banderą. Ponieważ zaś w Gudjem stale przebywa jeden z jachtów Królewskiego Yacht Klubu duńskiego przeto właściciel tego jachtu kierownik urzędu celnego, p. Bille, poczuł się w obowiązku okazać honory domu „Carmenie". No, i trzeba oddać słuszność, że oboje państwo Billowie, tyle nam wyświadczyli serdecznej gościnności, tak naprawdę szczerze nas podejmowali, że dni pobytu w Gudjem pozostaną w naszej pamięci jako najsympatyczniejsze chwile z naszej podróży.

O wschodzie słońca 12.VIII „Carmen" opuszczała gościnne molo Gudjem. Port i miasteczko jeszcze spały. Fala wesoło pluszcze za molo przy skałach, stada mew krążą daleko nad morzem zwiastując dobrą pogodę. Jeden po drugim rozwijamy żagle. Płyniemy lekko kołysani spokojną falą i z morza staramy się teraz przez lornetki dostrzec szczegóły pięknych wybrzeży Bornholmskich. Zdaleka jednak brzegi tracą swój urok. Wydają się i nie tak wysokie i nie tak poszarpane Mijamy zresztą ostatni cypel wyspy i wychodzimy na pełne morze, biorąc kurs na WNW.

Jakież śliczne dziś jest morze! Jak okiem sięgnąć wszędzie aż roi się od statków. Idą jeden za drugim parowce ładowne węglem. Czy nie z Gdańska?

Kilka szkunerów po same burty załadowane deskami (też może z polskich lasów?) huczą pomocniczemi motorami. Oto szybko sunie jakiś duży „pasażer". Tam daleko lawiruje przeciw wiatru pod żaglami bryg. — Nasz brat, czystej krwi żaglowiec!

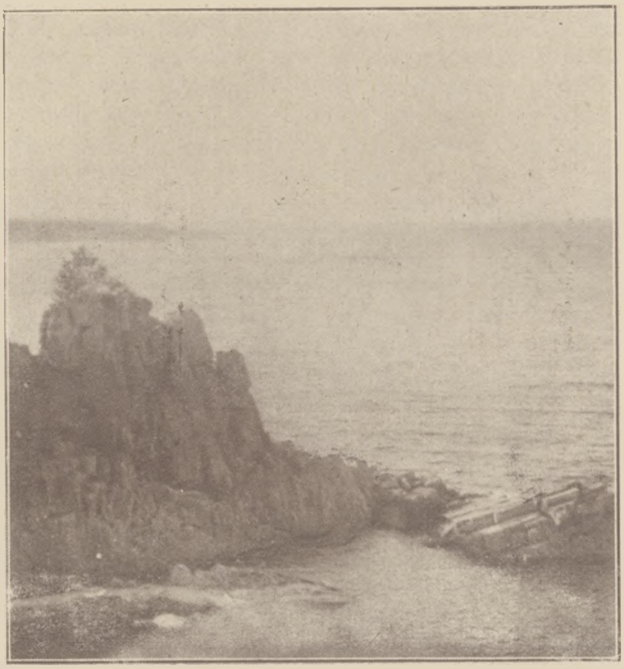
Płyniemy teraz do Szwecji. Jesteśmy daleko od kraju. Odcięci od lądu związani jesteśmy ze sobą i z naszym małym stateczkiem, który sami obsługujemy i któremu zaufaliśmy nasze życie. Stanowimy z nim jakby odrębny świat. Życie na małym statku jest tak odmienne od codziennego bytowania na lądzie, tak pełne wrażeń, tak bezpośrednio styka z majestatem morza. Człowiek w tych warunkach jakby lepszym się staje i szczerszym. Zarazem nawiązuje się jakaś łączność z ukrytą treścią życia przyrody, daje się czuć i widzieć rzeczy wieczne i piękno absolutne.

Niestety załoga nie ma czasu na dłuższe kontemplacje. Korzystając z słońca musimy przesuszać wszystko co dłużej leżało pod pokładem, a więc wyciągamy na górę zwoje lin, zapasowe żagle, kanapy i t. p.

Tymczasem z wejściowej luki do kajuty, gdzie urzęduje p. sędzia, wydobywać się poczęło wesołe syczenie oraz rozkoszne zapachy smażonej ze słoniną jajecznicy. Wkrótce całe towarzystwo zeszło w dół i zasiadło do stołu.

„Carmen" zlekka pochylona szybko posuwa się naprzód. Na pokładzie niema nikogo oprócz sternika — mojej siostry Jadwigi. Z przechodzących mimo okrętów przyglądają się naszemu jachtowi. Bądź co bądź widowisko dość rzadkie w tej części Bałtyku: jacht pod polską banderą, a statek prowadzi niewiasta.

Wreszcie zarysował się na horyzoncie ląd. Była to Szwecja. O zachodzie słońca weszliśmy do portu Ystad. Zwiedziliśmy miasto liczące 11 tysięcy mieszkańców, zresztą mało ciekawe dla turysty. Nazajutrz wczesnym rankiem korzystając z pomyślnego wiatru wyruszyliśmy dalej. Wiał dość silny S. Z południa szła szeroka fala kołysząc nas po niedospanej nocy. Kapitan



Brzegi Bornholmu.

przypuszczał, że jeśli wiatr „potrzyma" przed nocą będziemy w Kopenhadze. Tymczasem po półgodzinnej żegludze wiatr ustał zupełnie. Ruchu naprzód nie mieliśmy żadnego. Fala natomiast szła z pełnego morza jak przedtem, nielitościwie rzucając „Carmen". Żagle wiszące bezładnie za każdym chybotem statku przelewały się z jednej strony na drugą, wściekle rzucając bomem grotu i bezana. Jęk i zgrzyty bloków, łopotanie żagli, skrzypienie kadłuba i drżenie całego statku od miotanego rangoutu — oto jak przedstawia się „cisza" na morzu, kiedy jest tak zwana martwa fala bez wiatru. Nie sposób ani coś robić na pokładzie ani spać w kajucie pod taki akompanjament, a przedewszystkiem deprymująco działa świadomość, że się najmniejszego nie ma ruchu naprzód. Sytuacja pogorszyła się jeszcze i tem, że byliśmy blisko brzegu i fala stopniowo znosiła nas ku mieliźnie. Nie pozostawało nic innego jak rzucić kotwicę. Wkrótce zaczął padać deszcz, który stopniowo przeszedł w ulewę. Przedstawialiśmy teraz dla widzów, niewtajemniczonych w rozkosze sportu jachtowego mało zachęcający obrazek. Na szczęście trwało to niedługo. Przyszedł wiatr i ruszyliśmy dalej. Pod wieczór ocumowaliśmy się w jachtowym porcie szwedzkiego miasta Trelleborg.

Tak w Istadzie jak i w Trelleborgu formalności celne ograniczyły się do przedstawienia jachtowego certyfikatu klubowego. Pozatem nie czyniono nam żadnych przeszkód w zwiedzaniu tych szwedzkich miast.

Nazajutrz szliśmy w bejdewind mając kurs na latarnię pływającą Falsterboref. Tu skręciliśmy na Nord. Dostaliśmy teraz dobry wiatr w buksztag i po południu. spodziewaliśmy się być już w Kopenhadze.

Tymczasem wygląd „Carmen'y" po długiej podróży pozostawiał dużo do życzenia. To też wkrótce na pokładzie zawrzała gorączkowa robota. Wszystko czyszczono, suszono, trzepano i reparowano. Nawet pan sędzia czyścił miedź, burcząc po cichu z oburzenia, że go oderwano od prymusa. Niewiasty w kokpicie reparowały pęknięty fok. Po kilku godzinach „Carmen" wyglądała, jak gdyby przed chwilą wyszła z Gdyni na spacer.

Nasz kurs był czysty Nord. Zauważyliśmy jednak, że wszystkie statki idące tą drogą co i my zbaczają dlaczegoś na West. Po kilku godzinach żeglugi log wykazywał, że musieliśmy być przy latarni Drogen. Tymczaczasem zbliżaliśmy się do całkiem innej latarni stojącej po drodze do Malmö. Kapitan wydawał się być zbitym z tropu, i ażeby ukryć ciężkie chwile zwątpienia w swoje zdolności nawigacyjne, klął i był wściekły. Czyżby kompas zdradził? Niebawem wszystko zrozumieliśmy. Przy reperowaniu foka kilkanaście ciężkich żelaznych sztaghalterów tego żagla okazały się w pobliżu kompasa, który dał ogromne odchylenie. Szczęściem stało się to nie w nocy i gołem okiem już było widać Kopenhagę.

Teraz jednak musieliśmy śpieszyć. Na morzu bowiem zapadał już wieczór, a z Westu szybko nadciągała duża czarna chmura z piorunami i ulewą.

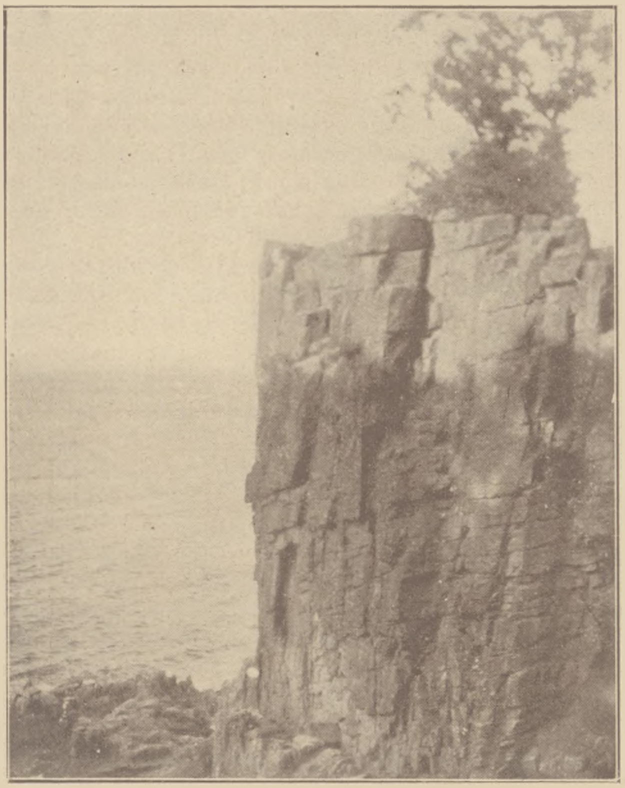
Już zaczynały się pierwsze groźne podmuchy. „Carmen" leżąc prawie burtą w wodzie potężnym halfwindem wchodziła teraz przez tak zwane Lynetty do wewnętrznego portu Kopenhagi. Właśnie w tej chwili uderzył w nas potężny szkwał. Byliśmy przygotowani do tego. Załoga stała na falach. W jednej chwili część żagli została zwinięta. Pod ogromnym wiatrem odrazu wpadliśmy w porcie w istny natłok, idących we wszystkich kierunkach, najrozmaitszych statków mniejszych lub większych.

Wreszcie stanęliśmy na wskazanem nam miejscu w porcie jachtowym. Są w tym porcie osobne pływaki malowane na czerwono i wyłącznie przeznaczone dla jachtów cudzoziemskich. Bandera polskiego Yacht Klubu „Carmeny" powiewała wśród jachtów duńskich, szwedzkich, holenderskich i niemieckich.

Pierwsza osoba, którą zagadnęliśmy na przystani, ku wielkiemu naszemu zdumieniu odezwała się do nas po polsku. Był to Duńczyk p. Meyer, właściciel jachtu



W porcie Gudjem na Bornholmie.



Z wybrzeży Bornholmu.

„Wisła", stojącego niedaleko od nas. P. Meyer przez 6 lat mieszkał w Warszawie i żywi największą sympatję dla Polski i Polaków, to też, zobaczywszy naszą flagę, odrazu wyruszył na spotkanie i w czasie naszego pobytu w Kopenhadze serdecznie i uprzejmie nam pomagał w czem mógł.

Przez 10 dni zwiedzaliśmy bezcenny skarb architektury, rzeźb i malarstwa, nagromadzone w licznych muzeach Kopenhagi.

24.VIII od wczesnego rana znowu ruch na „Carmenie". Wciągamy na pokład naszą szalupkę. Szykujemy zapasy słodkiej wody. W parę godzin potem opuszczamy Kopenhagę, wyruszając w podróż powrotną do kraju. Po wyjściu w morze długi czas płyniemy obok ślicznej barki żaglowej, która razem z nami podąża na południe.

W Zundzie mija nas flotyla szwedzkich łodzi podwodnych. Czołowa przechodzi tuż koło nas. Sztywni Szwedzi przyglądają się z ciekawością naszej banderze w tych wodach. Jedna z nas idzie na flag-fał. Gwizdek. Nasza bandera spuszczona na pół masztu. Szwedzi natychmiast odpowiadają i owacyjnie witając polskie niewiasty, pracujące na pokładzie „Carmen'y", długo wymachują czapkami.

Po wyjściu z Zundu bierzemy kurs na Bornholm. W morzu spotykamy okręt „Lituanję", idący z Gdańska do Ameryki. Witaliśmy się jak dobrzy znajomi. Pewno było tam dużo rodaków jadących za ocean. Ku wieczorowi jednak barometr szybko spada, niebo wygląda coraz mniej zachęcająco. Ponieważ noce są już długie, decydujemy się przenocować w Istadzie.

Nazajutrz płyniemy dalej. Mglisto. Pochmurnie. Barometr znowu spada. Morze rozfalowane. Musimy jednak przebijać się naprzód. Już koniec sierpnia. Właściwie należało już dawno być w Gdyni. Liczymy zresztą na „Carmen", która już nieraz stawiała czoło niepogodzie i zawsze wychodziła bez szwanku. Wiatr tymczasem się wzmaga coraz więcej. Barometr wciąż spada. Na SW wyrasta ogromna szara ściana, zakrywając coraz większą przestrzeń nieba. Na morzu staje się coraz ciemniej i groźniej. Rozumiemy, że zbliża się sztorm. Log wykazuje, że już jesteśmy około Bornholmu. Brzegów jednak z powodu mgły nie widać i zachodzi obawa, że sterując na północny cypel Bornholmu możemy we mgle minąć wyspę. Byłyby to dla nas fatalne walczyć z burzą w nocy na pełnem morzu. Skręciliśmy przeto na kilka rumbów ku południowi. Niebawem zarysowała się przed nami wysokie skały zachodnich brzegów Bornholmu. Byliśmy w paru milach ku południowi od cypla, na który teraz zwróciliśmy dziób naszego jachtu. Burza z SW już nadchodziła. Gnaliśmy teraz z niezwykłą szybkością fordewindem ku cyplowi, za którym był ratunek. Ogromne fale z ryczącemi grzywaczami przelewały się obok burt „Carmen'y", która niosła nas jak na skrzydłach. Byliśmy w pół mili od brzegu, który się odcinał białą linją szturmu fal o skały. Forsowano żaglami, ażeby prędzej ukryć się za cypel. Najtrudniejszym był zwrot przez fordewind, do którego zmuszeni byliśmy przy samym cyplu. Manerw udał się i przeszedł zupełnie spokojnie dzięki stateczności „Carmen'y" z jej dwumetrowem zagłębieniem i dwumasztowym systemem ożaglowania. W chwilę potem już byliśmy za cyplem na spokojnej wodzie. Zawinęliśmy do portu „Neksö" i błogosławiąc ciszę małej przystani przeczekaliśmy burzę, która szalała przez dwie doby.

Wreszcie na morzu się uspokoiło i „Carmen" wyrusza z „Neksö" kursem na Hel. Wiatr i pogoda sprzyjają. Spędzamy tak rzadki w tym lecie jasny słoneczny



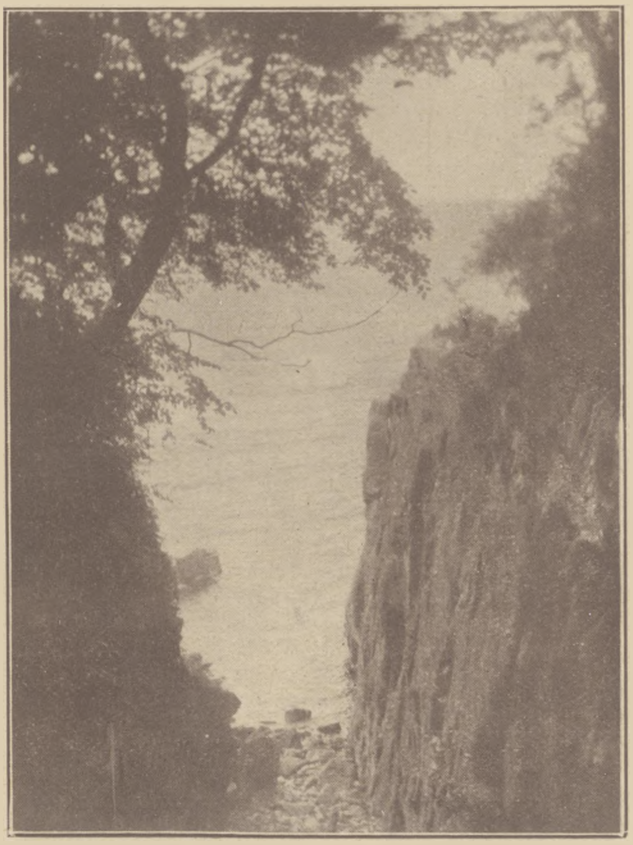
Na skałach Bornholmu.

dzień na pełnem morzu. Brzegów nie widać. Dobry wiatr szybko pędzi nasz statek. Wesoła fala plušnie czasem na pokład. Po kilku godzinach żeglugi na południe zarysowują się wzgórza niemieckiego wybrzeża.

Na „Carmenie" wesoło. Wszyscy mamy świetne humory. Pan kapitan rżnie mazura na hormonji. Radośni, pełni wrażeń i niezapomnianych przeżyć wracamy do kraju, do swoich. Wreszcie rozbawione towarzystwo idzie do kajuty, gdzie pan sędzia zgotował grochówkę ze słoniną, o jakiej mogą marzyć tylko chyba królowie!..

Tymczasem wysoko przy szczytach masztów „Carmen'y"rozgrywał się dramat. Nad naszemi głowami usłyszeliśmy trwożliwy, żałosny pisk ptaszęcy. Wkrótce dostrzegliśmy małego ptaszka, jakby szczygła, — ostatnim wysiłkiem znużonych szkrzydeł porywał się w stronę „Carmen". Już doleciał i chce usiąść na salingu. Lecz rozmachy masztów kołyszącego się statku, ruch żagli, bloków i lin odstraszają go. Już jest nad wodą. Po chwili z rozpaczliwym kwileniem, opadając z resztek sił, znowu leci do masztu i — nie siada!.. W tem silniejszy podmuch wiatru i fal... Biedny mały żeglarz powietrzny. Niestety nie mogliśmy go wyratować.

Pod wieczór płyniemy wzdłuż wybrzeży niemieckich. Lekki wiaterek od brzegu, prawie nie marszczy powierzchni wody. Jak cudowna tafla lustra odbija teraz morze gorejący w niebie wspaniały zachód słońca. Wkrótce świat blasków, płomieni i złota stopniowo się zmienia w niemniej cudowną noc księżysową. Płyniemy teraz blisko brzegu. Już niedaleko polska granica. Łagodny wiatr niesie do nas z lądu mocne zapachy ziemi, traw i lasu. Już błyska Rozewska latarnia. Niezadługo będziemy w domu.



Malowniczy brzeg Bornholmu.



Pełna wrażeń załoga „Carmen'y" wraca do kraju.

Wczesnym chłodnym rankiem 30.VIII lawirajemy wzdłuż Helu. Barometr spada. Pogoda coraz gorsza. Jesteśmy przy Jastarni. Z SO szybko zbliża się burzowa chmura. Deszcz i wiatr się wzmaga. Lecz my płyniemy już przy cyplu Helu. Pierwszy szkwał nadciągającej burzy łapie nas przed samem wejściem do Helskiego portu. Wszystkie żagle ściągnięte, za chwilę jesteśmy w porcie i rzucamy kotwicę.

Sztorm trwał 2 doby. 2.IX „Carmen" odbywała swoją ostatnią w tym sezonie żeglugę. Szliśmy do Gdańska deponować jacht na stocznię.

Zofja Czarnowska.

Regaty jubileuszowe W. T. W.

Wyznaczone na 29 i 30 b. m. jubileuszowe regaty Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego zapowiadają się niezwykle imponująco ze względu na udział osad wszystkich czołowych Towarzystw Polski. W związku z uroczystościami jubileuszowemi delegacje towarzystw przybędą do Warszawy ze sztandarami.

Otwarcie pływalni w stolicy.

Otwarcie wielkiej pływalni warszawskiej przy ul. Łazienkowskiej naznaczone zostało definitywnie na 28 b. m. W związku z otwarciem pływalni odbędą się w dniach od 28 — 30 b. m. pływackie Mistrzostwa Stolicy.

Wycieczka wioślarska na Powszechną Wystawę Krajową.

Z inicjatywy „Kurjera Porannego" i „Przeglądu Wieczornego" wyruszy z Warszawy w dniu 20 lipca r. b. zbiorowa wycieczka wioślarska łodziami na P. W. K. do Poznania. W wycieczce tej mogą brać udział członkowie klubów, należących do Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich. Osady klubów, położonych niżej Warszawy mogą przyłączać się po drodze.

Z ŻEGLARSTWA.

Żeglarstwo — jak zwykle — w roku bieżącym dość późno rozpoczęło swą działalność. Przyczyna tego leży przedewszystkiem w braku stosownych ogrzewanych warsztatów, gdzie możneby przeprowadzać remont w ciągu zimy. Że chodzi o lokal ogrzewany, najlepiej świadczy przykład Yacht Klubu Polski, który wystawił na jesieni wspaniały gmach („szopą" nie śmiałbym tego nazwać) na łodzie; pomimo tego wyjątkowo długie zimna do tego stopnia opóźniły rozpoczęcie remontu, że termin spuszczania łodzi na wodę nie mógł być wiele wcześniejszy, niż to bywa corocznie we wszystkich klubach.

Wspomniany budynek na łodzie i obok wznoszony gmach klubowy Y. K. P. są tegorocznemi największemi imprezami budowlanemi wśród żeglarzy.

Warszawski Yach Klub (dawniej Wojskowy Y. K.) wszedł nareszcie w posiadanie kawałka stałego lądu na dawnem miejscu przy budującym się moście kolejowym.

Jeżeli chodzi o tabor, to na wodzie z nowości pojawiła się dopiero dwudziestka W. Y. K. i piętnastka W. Kl. Wioślarek. Zapowiadają jednak przybycie w najbliższym czasie (również z Poznania) kilku dziesiątek dla Y. K. P. i paru dla A. Z. S. Łodzie te oczekiwane są z niecierpliwością i budzą ogólne zainteresowanie, jako pierwsze przedstawicielki klasy, która o ile wolno przewidywać, cieszyć się będzie ogromną popularnością.

Niewątpliwie cały szereg dawniejszych łodzi zmieni właścicieli, co naogół uważać trzeba za rzecz pożądaną: dawni właściciele planują wtedy zazwyczaj jakąś nową budowę, zaś nowi pragną napawać się nowym nabytkiem i szukać laurów regatowych. Na razie jednak



Wice komandorzy: Yacht-Klub Polski A. Aleksandrowicz (z lewej) i Warsz. Yacht - Klubu M. Osiński (z prawej) debatują nad programem sezonu żeglarskiego.

nie słychać, by coś więcej było w budowie z większych łodzi.

Jeżeli chodzi o dopływ „narybku" żeglarskiego, to jesteśmy właśnie w okresie, kiedy jeszcze trudno podsumować wyniki.

Naogół zbyt wielkich zmian niema, z wyjątkiem Sekcji żeglarskiej AZS, która podwoiła liczbę członków, co przypisać należy prowadzeniu kursu dla nowowstępujących nietylko w godzinach popołudniowych, ale i rannych (godziny te okazały się b. dogodne dla wielu akademików).

Tyle nowości z poszczególnych klubów. Jeżeli zajrzymy wyżej, to zobaczymy w kalendarzu P. Związku Żeglarskiego pięknie przedstawiający się sezon jesienny.

Daty poszczególnych regat były już podawane w Sporcie Wodnym, za nowość uważać należy zamieszczenie w kalendarzu związkowym regat długodystansowych (Warszawa—Modlin) w ciągu września. Terminy regat zostawiają każdą trzecią niedzielę wolną—przezorność na wypadek niemożności odbycia którychkolwiek regat w terminie przepisanym. Nie wątpię, że jeżeli nie byłoby potrzeby odkładania regat na później, to kluby związkowe nie darują i niedzielom październikowym — taka to już tradycja żeglarska, że trudno rozpocząć sezon regat, ale potem jeszcze trudniej go skończyć.

Związek pragnie też urządzić w lipcu regaty w Trokach, nawiązując do pięknej tradycji zeszłorocznej. Dzień regat dotąd nie jest wyznaczony, Należy wyrazić życzenie, w interesie samych regat, by termin ten był podany do wiadomości możliwie prędko, by wszyscy mający chęć wybrać się do Trok mogli odpowiednio ułożyć swe plany wakacyjne, wziąć urlopy itd.

Drugim dezyderatem pod adresem Związku jest natychmiastowe sklasyfikowanie łodzi (chociażby tymczasowe). Słyszymy o tem już oddawna, ale skutku nie widać. Dzięki temu regaty odbywają się wciąż „bona fide"; każdy „wierzy", że jego współzawodnicy mają łodzie równe co do wartości regatowej, ale sprawdzić tego nie może. W razie zbyt widocznej nierówności— słuszne rozgoryczenie, powodujące niekiedy nie branie udziału w regatach (zeszłoroczna „klasa H"!) Kto ma jednak rację, niewiadomo, bo do żadnej łodzi nie była przyłożona oficjalnie taśma pomiarowa. Ten stan mgławicy powinien wreszcie ustać dla dobra sportu żeglarskiego.

Ze spraw tyczących się żeglarstwa, lecz wychodzących poza ramy Związku, należy wspomnieć o kursie żeglarskim w Trokach. Projekty takiego kursu były rzucane już w r. ub., częściowo nawet realizowane w szczupłym zakresie, dopiero teraz jednak wystąpił Oddział Wileński Ligi Morskiej z planem zakrojonym na szerszą skalę: instruktorów dostarczy P. Zw. Żeglarski, będą oni w Trokach przez lipiec i sierpień prowadzić naukę żeglarstwa, z której korzystać ma przedewszystkiem kadra Ligi, nauczycielstwo przebywające na kursach wakacyjnych w Seminarjum Trockiem, kurs harcerski Głównej Kwatery ewentualnie i in.

Kurs żeglarski w Trokach powinien wyszkolić pokaźną liczbę żeglarzy śródlądowych, z których część będzie następnie mogła służyć jako instruktorzy.

Oczywiście miesięczny czy nawet dwumiesięczny kurs może dać doskonałą znajomość śródlądowej praktyki żeglarskiej, ale nie może wyrobić doświadczonych, wytrawnych żeglarzy, bo do tego trzeba praktyki dłuższej, bardziej rozłożonej w czasie; trzeba zdążyć nietylko nauczyć się, ale i przemyśleć osiągnięte wiadomości. W każdym razie jednak można nabyć taką sumę wiadomości, że nadal będzie możliwe samodzielne doskonalenie się i posuwanie naprzód w umiejętnościach żeglarskich.

Kurs omawiany będzie mieć tem większe znaczenie, że będzie jedynym kursem żeglarskim. Oczekiwane z takiem upragnieniem otwarcie Ośrodka Morskiego w dalszym ciągu pozostaje w dziedzinie... oczekiwań. Oczywiście ważne muszą być powody, dla których jeszcze w tym sezonie próżnować będą jachty, te jachty zakupione w ostatniem lecie za sumę kilkudziesięciu tysięcy złotych, o czem z radością czytaliśmy swego czasu. Tem niemniej jednak uznać to należy za fatalne. Ośrodek miał w ciągu pierwszych dwóch lat kształcić instruktorów, by następnie móc sprawnie i skutecznie ogarnąć swą działalnością szersze warstwy młodzieży. Tem pilniejsza jest sprawa, że trudno liczyć, by na owym kursie instruktorskim udało się rzeczywiście skupić ludzi, posiadających już podstawowe wiadomości z praktyki żeglarstwa; większość z nich trzeba będzie uczyć od samego początku. A tu jeszcze jeden rok zmarnowany! Kapitał włożony w jachty, zamiast procentować w postaci kształcenia żeglarzy, zmniejsza się, bo zmniejszać się musi przy najlepszej konserwacji wskutek starzenia się jachtów. Oczywiście lepsze to, niż gdyby jachty dostać się miały w ręce niepowołane i niefachowe. W każdym razie zestawienie tych jachtów — nieużytych i nieużytecznych przez to — z „flotą" jeziora Trockiego, nie dostosowaną do celów szkolenia, a jednak zmuszoną pełnić zastępczo rolę Ośrodka żeglarskiego (choć nie morskiego) wywołuje smutne refleksje.

A. W.

Tragiczny wyścig motorówek.

Dnia 9 b. m. odbyły się sensacyjne wyścigi motorówek pomiędzy Doover a Calais. Wyścigi te skończyły się tragicznie.

Z 47 motorówek pomiędzy Doover do Calais, przybyło zaledwie trzy. Reszta łodzi została zabrana przez przejeżdżające okręty, bądź też utonęła. Okazało się, iż niezwykle wysoka fala uniemożliwiała drogę motorówkom, zalewając je zupełnie. Większość motorówek zalana wodą, zaalarmowała przejeżdżające okręty, prosząc o ratunek. Załogi ich wzięto na pokłady. Nie wszystkie jednak motorówki uratowano. Wiadomo dotychczas napewno, iż 7 sportsmenów, ścigających się na motorówkach, utonęło wraz z łodziami.

Prawdopodobnie liczba ofiar zwiększy się po otrzymaniu dokładnych wiadomości o losie wszystkich uczestników niefortunnego wyścigu.

Nie pijcie zimnej wody.

Któż mógłby przypuszczać, że piłka koszykowa, którą tak powszechnie uprawia młodzież szkolna, może mieć tak tragiczną kartę. Pierwszy ofiarą swej nierozwagi został 19 letni Robert Licardi z Chicago, który podczas przerwy napił się zimnej wody. Widocznie woda była za zimna, gdyż po wypiciu jej padł, jak porażony. Wszystkie próby przywrócenia do życia okazały się bezcelowe.

Z Towarzystwa Wiośl. w Włocławku.

W dniu 9 b. m. odbyło się uroczyste otwarcie przystani Towarzystwa Wioślarskiego w Włocławku.

Po przemówieniach okolicznościowych poświęcono dziewięć nowych łodzi wioślarskich i żaglowych.

Tow. W. W. uruchomiło Sekcję żeglarską.



Widok Siedziby Tow. Wioślarskiego w Włocławku.



Chrzest jednej z łodzi na otwarciu sezonu Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego przez Prezydenta m. Warszawy inż. Słomińskiego.

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE

otwiera sezon w nowym gmachu.

W tegorocznym sezonie wioślarskim wybijać się będą na plan pierwszy dwa wielkie wydarzenia: Regaty o Mistrzostwa Europy w Bydgoszczy oraz jubileusz pięćdziesięciolecia Nestora wioślarstwa polskiego — Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego.

O ile od terminu wielkiej imprezy regatowej dzieli nas jeszcze parę miesięcy czasu, o tyle rok jubileuszowy W. T. W. już się rozpoczął i to rozpoczął w sposób wyjątkowo pięknie świadczący o dzisiejszym stanie rozwojowym najstarszego z klubów sportowych Polski. Na samym wstępie swego jubileuszowego okresu rocznego Towarzystwo łącznie z uroczystością otwarcia przystani dokonało poświęcenia nowego gmachu sportowego, który w ciągu niespełna jednego roku wyrósł imponująco nad brzegiem Wisły.

Wielka ta uroczystość przypadła w dn. 2 czerwca b. r. w obecności przedstawicieli władz państwowych i miejskich, zaprzyjaźnionych towarzystw sportowych i prasy. Poświęcenia dokonał ks. arcybiskup Ropp.

Nowy Gmach Towarzystwa przedstawia się wspaniale i stanowi niewątpliwie najpiękniejszy u nas objekt zarówno z punktu widzenia wewnętrznego, architektury, jak rozmiarów i rozplanowania budunku.

Na dole mieszczą się wielkie hangary na łodzie, rozwiązane według najlepszych wzorów zagranicy i racjonalnie przystosowane do warunków. Obok hangarów znalazły pomieszczenie obszerne szatnie oraz największy bodaj w Polsce zimowy basen wioślarski. Na półpiętrze zbudowano wielki taras otoczony balustradą z widokiem na Wisłę. Wreszcie na pierwszem piętrze znajduje się wielka restauracja, pokoje klubowe, pokój dla zarządu, administracji, bufet, kuchnie i t. p.

Od strony Wisły gmach przedstawia się nad wyraz okazale a wieczorem z dużej odległości bije w oczy masą oświetlonych okien. Jest to dziś najbardziej reprezentacyjny i najpiękniejszy gmach na wybrzeżu Wisły pod Warszawą. Swą wielkością i pięknem architektonicznem stanowi prawdziwie wzorową rezydencję letnią, godną w zupełności tradycji najbardziej zasłużonego sportowo i społecznie klubu wioślarkiego w Polsce.

Jeśli imponujące są rozmiary i charakter nowowybudowanego gmachu sportowego W. T. W. naprawdę zadziwiającym jest dopiero fakt, że gmach ten wybudowany z o s t a ł w y ł ą c z n i e z w ł a s n y c h f u n d u s z ó w t o w a r z y s t w a bez niczyjej pomocy z zewnątrz.

W naszych warunkach życia sportowego fakt powyższy jest zjawiskiem niezwykłem. Do roku mniej więcej 1926 sport polski rozwijał się miminalnie jeśli chodzi o budowę na większą skalę pomyślanych urządzeń sportowych. Sytuacja zmieniła się na lepsze w 1926 roku, kiedy na arenę naszego życia sportowego wystąpił Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego wydatnie subsydując działalność wielu klubów sportowych, a ponadto na własną rękę dokonując szeregu pierwszorzędnej wagi inwestycyj.

Wówczas wytworzyła się w sporcie naszym sytuacja spychania wszystkich obowiązków inwestowania na państwo. Kluby sportowe dokonywały nowych urządzeń niemal wyłącznie za pieniądze państwowe. Zamarł jakgdyby instynkt inicjatywy materjalnej społeczeństwa sportowego.

W tym okresie, kiedy to powszechnie ociągano się z wszelką akcją inwestycyjną oglądając się na kieszeń państwową, jedno z nielicznych w Polsce towarzystw,

Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, rozwijało zawsze nad wyraz energiczną działalność, mając sobie za punkt honoru, niezwracania się o żadne subsydja państwowe czy miejskie. Z własnych funduszów Towarzystwo co roku wydatnie powiększało tabor wioślarski, dokonywało na terenie ustawicznych ulepszeń i nowych wkładów finansowych.

Wreszcie w roku ubiegłym postanowiono wybudować na bieżący rok jubileuszowy nowy gmach Towarzystwa, mający służyć mu jako rezydencja letnia. Dokonano olbrzymiego wysiłku finansowego, w którym udział wzięli wszyscy bez wyjątku członkowie Towarzystwa i za sumę 400.000 złotych wybudowano gmach, który po wsze czasy świadczyć będzie o wielkich siłach twórczych Towarzystwa, ofiarności jego członków i bezprzykładnej samodzielności w organizowaniu i urządzaniu swego życia sportowego.

Podnieść należy, że pomimo tak wielkich wysiłków finansowych na budowę domu, Towarzystwo zdobyło się jeszcze i na zakup w roku bieżącym kilku nowych łodzi wyścigowych: ósemki, dwójki podwójnej, jedynki, dając każdej nazwę, z okazji 50-lecia klubu, „Jubilatka". Samo zestawienie faktów tych mówi o wielkich zdolnościach do życia, o nieprzeciętnych możliwościach twórczych Towarzystwa.

Członkowie Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego w roku jubileuszowym swej zasłużonej organizacji osiągną sukces kompletny, jeśli do wielkich triumfów organizacyjno-twórczych swego zarządu dorzucą splendor zwycięstw sportowych.

PRZYGOTOWANIA
do światowej imprezy wioślarskiej w Bydgoszczy.

Kiedy Polski Związek Towarzystw Wioślarskich w roku ubiegłym po pięknych sukcesach wioślarzy bydgoskich na Olimpjadzie w Amsterdamie zgodził się na przejęcie w roku 1929 organizacji międzynarodowych regat o mistrzostwa Europy, wierzył przedewszystkiem w pomoc miasta Bydgoszczy i długoletnie doświadczenia członków Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego zdobyte ofiarną pełną poświęcenia pracą, dzięki którym organizacja wszystkich regat bydgoskich stała zawsze na najwyższym poziomie i dorównywała w zupełności podobnym imprezom zagranicznym. Władze wioślarskie nie omyliły się, gdyż jak wiadomo miasto Bydgoszcz, które poszczycić się może tem, że jest dzisiaj najważniejszem ośrodkiem wioślarskiem Rzeczypospolitej nie odmówiło nietylko pomocy materjalnej, ale uchwalona przez Radę Miejską kwota na cele mistrzostw Europy wystarczy, aby urządzenia regatowe w Brdyujściu do tego stopnia rozbudować i udoskonalić, że w niczem ustępować nie będą zagranicy a według twierdzeń fachowców nawet przewyższyć mają słynne angielskie Henley.

Kiedy w październiku r. ub. na łamach naszego pisma podaliśmy różne projekty, które w związku z tą światową imprezą wioślarską w naszem mieście według zdania kompetentnych czynników należało przeprowadzić nie wierzono zbyt w ich realizację obawiano się przedewszystkiem, że nasze władze miejskie nie wywiążą się z swego zadania. Przypuszczenia te jednak były chybione, gdyż zarówno Magistrat jak i Rada Miejska poczyniły dotychczas wszystko, coby przyczynić się mogło do urzeczywistnienia poszczególnych projektów. Największe uznanie należy jednak już dziś wyrazić tutejszej Inspekcji Dróg Wodnych a szczególnie jej kierownikowi p. radcy Tychoniewiczowi, który nie szczędził czasu ani trudów, aby przyjęte zadania i prace na czas wykonać.

W ubiegłym tygodniu odbyło się w gmachu Magistratu pod przewodnictwem p. radcy Regamey zebranie Miejscowego Komitetu Organizacyjnego regat międzynarodowych o mistrzostwo Europy, który pracuje w porozumieniu z centralnym Komitetem z siedzibą w Warszawie. Na zebraniu tem omawiano szczegółowo całokształt prac, mających być wykonanemi przez Inspekcję Dróg Wodnych i Magistrat. Interesujące były referaty p. inż. Raciniewskiego (w zast. p. radcy Tychoniewicza), p. inż. Tubielewicza i radcy budowl. Raczkowskiego, którzy to panowie kierują odnośnemi pracami wzgl. budowlami.

Prace około rozszerzania i przedłużania portu wykonuje na podstawie rozpisanego konkursu firma „Rika" z tem, że pierwsze regaty w dniu 7 lipca r. b. będą się mogły już odbyć na przedłużonym torze i z nowowybudowanego startu. Schronisko dla łodzi wioślarskich, i nowoczesne rozbieralnie dla wioślarzy z natryskami, umywalniami, pokojem dla lekarza, kancelarją itd. wybudowane zostaną na gruncie państwowym przy szosie Toruńskiej i drodze prowadzącej z szosy do mostu żelaznego nad jazem (wodospad). Miasto przyjęło pozatem prace nad rozszerzeniem trybun, budowę schodów, pomostu i t. p. dla publiczności. Ostatnio rozpisano na prace powyższe przetarg ofertowy i zobowiązano p. radcę Raczkowskiego do czuwania nad tem, aby wszelkie te budowle ukończone były najpóźniej 15 lipca r. b., tak aby podczas regat wszechpolskich w dniach 3 i 4 sierpnia można będzie przeprowadzić poniekąd próbną organizację mistrzostw Europy.

Sprawę ulokowania zawodników zagranicznych rozwiązano bardzo szczęśliwie. Magistrat daje do dyspozycji Komitetowi nowe gmachy miejskie przy ul. Libelta i Zacisze tak, że w sprawie kwater nie powstaną żadne trudności. Rozdanie nagród nastąpi w Teatrze Miejskim, bankiet dla zawodników i przedstawicieli odbędzie się w sali Szkoły Podchorążych, która do tego czasu zostanie gruntownie odnowiona. Zresztą przeprowadzi całą organizację regat znów Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie a nad całością czuwać będzie oprócz Centralnego i miejscowego komitetu p. Zygmunt Musiał, wiceprezes Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich.

Tak więc dzięki wysiłkom naszych wioślarzy miasto nasze czeka niezadługo poważna światowa impreza i daj Boże, aby nareszcie życie w kochanej naszej Bydgoszczy żywszem rozpoczęło bić tętnem ku zadowoleniu wszystkich mieszkańców.

Wł. Żewicki.

Otwarcie przystani Skry.

Przystań Rob. Klubu Skra w Warszawie otworzyła podwoje siedziby przez podniesienie bandery w d. 2 b. m. Klub ten istniejący niedawno wykazuje wiele energji, zachęcając młodzież robotniczą stolicy do sportów wodnych.



Podniesienie bandery na przystani Warszawskiego Klubu Wioślarek w dniu 2 b. m.

WARSZAWSKI KLUB WIOŚLAREK
na progu nowego sezonu.

Klub Wioślarek Warszawskich, ostoja polskiego wioślarstwa kobiecego i jedna z najpoważniejszych sportowych organizacyj kobiecych w Polsce, dokonał w dniu 2 czerwca b. r. otwarcia sezonu.

Nowy sezon zastaje Warszawski Klub Wioślarek na nowym etapie rozwoju. Wytężona praca lat ostatnich, skierowana przedewszystkiem ku wykorzystaniu terenu dla szerokich celów sportowych i kompletnemu „wyekwipowaniu“ Klubu we wszystkie niezbędne urządzenia, dobiegła końca. Klub jako całość przedstawia się dziś imponująco i stanowi jeszcze jeden argument, mający uzasadniać twierdzenie, że sport wioślarski stoi dziś na pierwszem miejscu w Polsce pod względem liczby i wartości posiadanych budowli, urządzeń i sprzętu sportowego.

Warszawski Klub Wioślarek posiada dziś urządzenie w całości swej nie ustępujące pod żadnym względem męskim klubom wioślarskim, a pod niektóremi względami (np. posiadanie dźwigu do spuszczania i podnoszenia z wody łodzi) nawet je przewyższa. Natężenie życia sportowego w dziedzinie wioślarstwa jest dziś bardzo wysokie. Trening i nauka wiosłowania idą nad wyraz sprawnie pod kierunkiem wyszkolonych instruktorek-członkiń, pracujących z pełnem poświęceniem.

O rozwoju sportowym klubu plastycznie mówi powoływanie do życia nowych sekcyj, obejmujących nowowprowadzone gałęzie sportu. Zimą roku bieżącego rozpoczęły „żyć” sekcje szermiercza i narciarska, reprezentantka których, p. Janina Grabicka, jedna z najwszechstronniejszych naszych sportwomen, odniosła szereg zasłużonych sukcesów. Obecnie utworzona została sekcja żeglarska, której widomym znakiem istnienia jest pierwsza łódź żaglowa, którą w dniu otwarcia wioślarki ochrzciły, dając jej nazwę „Foka”.

W tych świetnych warunkach rozwojowych nazwa „Warszawski Klub Wioślarek” zaczyna być niewystarczającą, wobec obejmowania przez klub coraz nowych gałęzi sportu. I jeśli rozwój klubu pójdzie w latach następnych po takiej samej linji, którą nazwać byśmy chcieli — ambicją wprowadzenia wielu sportów dla kobiety dostępnych, to wkrótce mieć będziemy do czynienia z najbardziej ruchliwym, rzutkim, licznym i bogatym Klubem Kobiecym w Polsce, aczkolwiek nosić on będzie ekskluzywne miano „Warszawskiego Klubu Wioślarek”.

Tabor Klubu liczy dziś około 30 łodzi, w tem kilka typu wyścigowego.

Wojskowe zawody pływackie.

Na Wiśle w Warszawie odbyły się pierwsze zawody pływackie, organizowane przez sekcję sportową 21 p. p., kierowaną przez por. Kułakowskiego. W biegu na 1000 m. zwyciężył Majewski 11:23 przed Gryglasem i Syrewiczem. Poza konkursem wygrał Szelestowski w czasie 9:21. W biegu 100 m. zwyciężył Szulman 1:04 przed Pecoltem i Kozakowskim. W biegu na 50 m. w ubraniu najlepszy czas osiągnął Jurgielewicz 49 sek. Czasy biegów są niemiarodajne, gdyż były osiągnięte na bieżącej wodzie z prądem.

Otwarcie przystani wileńskich.

W obecnym sezonie Wileński Komitet Tow. Wioślarskich, przeprowadził wspólne otwarcie wszystkich przystani wioślarskich.

Połączenie w jedną całość, poszczególnych drobnych uroczystości związanych z otwarciem przystani, ma dużo dodatnich cech. Niektóre kluby u nas są jeszcze bardzo młode mające po parę zaledwie łodzi, więc uroczystość otwarcia przystani takiego klubu wypada blado i ginie, choć w rzeczywistości nie zależy od ilości łodzi ani od wieku poszczególnego klubu by uroczystość była w pełni tego słowa znaczeniu, lecz jednak uroczystość taka nie zrobi takiego wrażenia, nie będzie miała takiej mocy i siły, którą posiadać będzie uroczystość wspólna, a defilada przeszło stu łodzi zrobi imponujące wrażenie. Mając sześć przystani wioślarskich i żeby tak jak było zazwyczaj każdy klub z osobna urządzał otwarcie swej własnej przystani na swoją własną rękę, to powstałby chaos, jak zwykle, a w tym chaosie niektóre kluby pozapominałyby o otwarciu swej własnej przystani i o chrzcie swych nowych łodzi. Jeszcze jedna dodatnia cecha, to wspólne zżycie się klubów.

Uroczystość rozpoczęła się Mszą Św. w kościele św. Jana, na którą członkowie Wil. Tow. Wiośl. ze swym sztandarem licznie się stawili, inne kluby przysłały tylko swoich delegatów. O godzinie 12 nastąpiło podniesienie bandery i defilada wszystkich łodzi przed panem wojewodą Raczkiewiczem, władzami miejskiemi, wioślarskiemi, przedstawicielami organizacyj sportowych i prasy.

Otwarcie sezonu w Poznaniu.

Tradycyjnym zwyczajem polskie kluby wioślarskie miasta Poznania otworzyły oficjalnie swój sezon. Niemieckie kluby do Związku Polskich Towarzystw Wioślarskich nie należą i udziału nie biorą. Po mszy św. barwny pochód naszych wioślarek i wioślarzy, ruszył na przystań Wojskowego Klubu Wioślarskiego, gdzie również znajduje pomieszczenie Akademicki Związek Sportowy sprawujący w roku bieżącym funkcje gospodarza.

Zebranych przedstawicieli władz cywilnych i wojskowych, w czworobok ustawionych wioślarzy powitał jako gospodarz przewodniczący sekcji AZS. p. Kostro, wznosząc przy końcu swego krótkiego, ale treściwego przemówienia okrzyk na cześć Rzeczypospolitej — orkiestra odegrała „Jeszcze Polska nie zginęła". W zastępstwie przewodniczącego Poznańskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich p. Garsteckiego -- przemówił p. radny Stürmer, wskazując na ważność tegorocznej pracy wioślarskiej z okazji zawodów o mistrzostwo Europy w Bydgoszczy i imprez, połączonych z trwaniem P. W. K. Życząc wioślarstwu poznańskiemu jaknapomyślniejszych wyników, wciągał flagi klubowe na maszt.

W czasie, gdy zawodnicy przygotowywali się do defilady na salce przystani, AZS. urządził skromne przyjęcie, na którym wygłoszonego szereg przemówień. Następnie przesunął się korowód 43 łodzi AZS. pań i panów, Klubu Wioślarskiego 04, Poz. Kl. Wiośl., licznych załóg Trytona, Polonji — dalej W. K. W. Na końcu jechali — „Wilki Morskie", zamykając defiladę — poczem uroczystość zakończona.



Otwarcie sezonu i poświęcenie dziewięciu nowych łodzi na przystani Towarzystwa Wioślarskiego w Włocławku, w dniu 9 b. m.



Otwarcie przystani „Sokoła gniazda XII" w Warszawie w dniu 2 b. m.

Z Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego.

W tych dniach odbyło towarzystwo swoje miesięczne zebranie przy bardzo licznym udziale członków i gości, pod przewodnictwem długoletniego prezesa p. Władysława Maciejewskiego.—Głównym tematem obrad były sprawy regatowe i treningowe, które referował szczegółowo naczelnik przystani p. Dr. Siemiątkowski. Z referatu wynika, że trening osad regatowych BTW pod kierunkiem trenera zagranicznego p. Götza, robi dobre postępy. Z zadowoleniem przyjęto do wiadomości, że skład załogi olimpijskiej (Ormanowski, Birkholc, Jankowski, Bronikowski, st. Drewek) pozostał również w tym roku bez zmiany i że dalsze młodsze osady rokują najlepsze nadzieje.

Postanowiono uczestniczyć w regatach jubileuszowych w Warszawie w dniach 29 i 30 czerwca, w regatach w Poznaniu w dniu 21 lipca i we wszystkich regatach bydgoskich jak największą ilością osad. W związku z tem uchwalono urządzić dla członków BTW wspólną wycieczkę do Warszawy na regaty oraz jubileusz 50-lecia Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego w dniu 29 czerwca. Zgłosiło się odrazu 38 członków; dalsze zapisy na wycieczkę przyjmuje Sekretarjat do 15 b. m. Zarząd zwróci się również do Bydg. Komitetu Tow. Wioślarskich z propozycją urządzenia wycieczki całego wioślarstwa bydgoskiego na P. W. K. i regaty w Poznaniu 21-go lipca b. r.

Ciekawe było sprawozdanie sekretarza p. dyr. Żewickiego z pracy zarządu w minionym okresie, przedewszystkiem wiadomość, że liczba członków BTW w maju wzrosła o 46 nowych członków. Towarzystwo bierze udział w wystawie sportu na P. W. K. Eksponaty BTW, specjalnie na Wystawę sporządzone, przedstawiają się okazale. Prace organizacyjne wszystkich regat bydgoskich postępują wprawdzie powoli naprzód, jest jednak nadzieja, że organizacja stanie również w tym roku na bardzo wysokim poziomie. — Ostatnim punktem była sprawa wieczornicy BTW w salach Kasyna Cywilnego. Referował przewodniczący komisji imprezowo-gospodarczej p. A. Świątkowski, który pragnie przy wypełnieniu tego urzędu poczynić wszystko, aby życie towarzyskie jak najwięcej ożywić.

Ż.

Wycieczka wioślarzy płockich do Sztokholmu.

Zarząd Płockiego Towarzystwa Wioślarskiego zorganizował wycieczkę okrętem „Gdańsk", Żeglugi Polskiej, do Sztokholmu.

Wycieczka wyruszy z Gdyni w dniu 22 b.m. w południe i w drodze zatrzyma się na wyspie Gotland i zwiedzi „Visby — miasto ruin i róż".

Wycieczka potrwa sześć dni i całkowity koszt od osoby wraz z utrzymaniem i przejazdami kolejowemi wyniesie około zł. 400.

Płockie Tow. Wioślarskie chętnie przyjmie druhów wioślarzy z innych klubów na warunkach ogólnych.

„Żegluga Polska" bardzo chętnie idzie na większe ustępstwa przy wycieczkach zbiorowych i dlatego pożądaną rzeczą byłoby aby i inne kluby sportowe, a szczególniej uprawiające sporty wodne, poszły za przykładem Płocka i zajęły się organizacją podobnych wycieczek, które dałyby możność poznania zamorskich krajów i wyrabiały ze „szczurów lądowych" miłośników morza.

Na statkach Żeglugi Polskiej przy zbiorowych wycieczkach niepotrzebne są paszporty, a dostępne ceny dają możność przyjemnego spędzenia urlopu.

Regaty wewnętrzne A. Z. S. Kraków.

Regaty wioślarskie AZS. w Krakowie odbyły się w dniu 8 czerwca i były odzwierciadleniem obecnie panujących w wioślarstwie krakowskiem stosunków. Biegów zaledwie cztery z czego dwa walk-over z powodu braku konkurencji, gdyż wygodniej przecież jest jechać na spacer niż przygotować się do regat. Wogóle atmosfera panująca w Krakowie nie sprzyja prawdziwie sportowej pracy i jeśli nie zajdzie cud, który jej nie zmieni, to wioślarstwo regatowe straci swych ostatnich zwolenników, którzy nie znajdując ani zachęty ani pomocy w swej pracy będą zmuszeni sport swój porzucić. Dla Krakowa regaty były jedyną okazją zobaczenia sportu wioślarskiego, gdyż jak wiadomo regaty międzyklubowe Sokoła zostały odwołane z powodu braku zgłoszeń. Wyniki regat AZS. przedstawiają się jak następuje:

Tor długości 1200 m.

1. Czwórki wyścigowe o Mistrzostwo AZS. i nagrodę wędrowną p. St. Fachera:

I. Bogdanowicz Antoni, Ludwik Leszko, Wiesław Wałkowiński, Jan Krzepowski, ster: Stanisław Szafrański, czas 3:12,5.

II. Mieczysław Gnoiński, Stanisław Wajda, Franciszek Tybulczuk, Stanisław Nadwodzki, ster: Włodzimierz Długoszewski, czas: 3:13,6.

Zacięta walka od startu do mety, przyczem osada przegrywająca prowadziła bieg od startu do połowy toru, gdzie zaważyła na szali większa siła fizyczna przeciwników. W osadzie zwycięskiej wiosłował znany i popularny senjor wioślarzy krakowskich, p. Leszko, który swą działalność regatową rozpoczął przed 17 laty.

2. Czwórki klepkowe o nagrodę wędrowną p. L. Leszki.

I. Janiga Jan, Chrząszcz Emanuel, Włodek-Verry Roger, Maurizio Marjan, ster: Stanisław Szafrański, czas: 3:25.

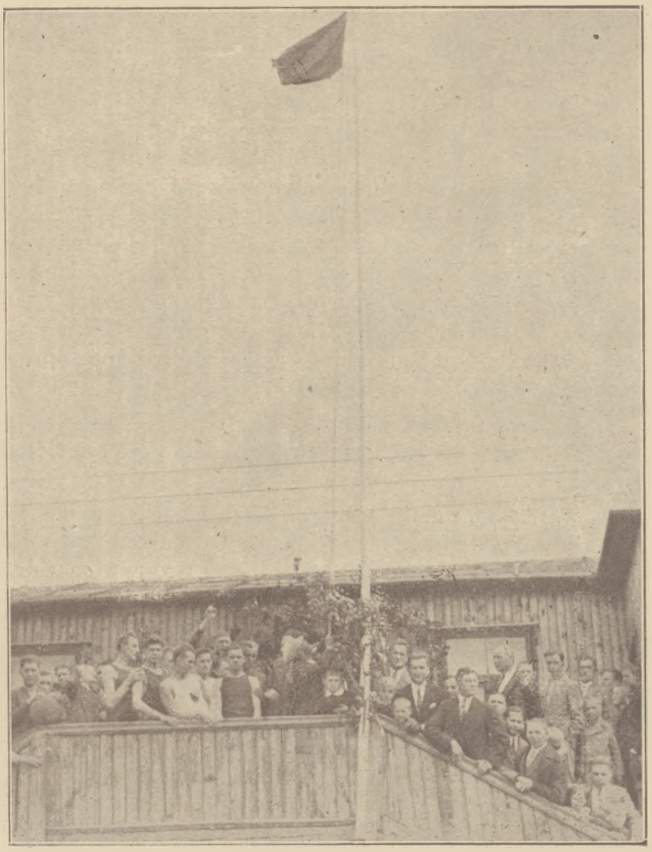
II. Poźminek Antoni, Greczek Tadeusz, Woźniak Marjan, Dembiński Zenon, ster: Franciszek Tybulczuk, czas: 3:26.

Podobnie i tu walka toczyła się od startu do mety przy zmniejszającem się prowadzeniu. Osady wykazały słaby styl lecz dużą wolę do walki i zapału do pracy sportowej. Osada przegrywająca ma jednak dużą przyszłość, przed sobą, gdyż składając się z maturzystów gimnazjalnych ma możność kilkuletniego trenowania w jednym składzie, co ze względu na niemałe jej walory fizyczne zapewniłoby jej dużo sukcesów.

3. Jedynki o mistrzostwa AZS., były samotnym popisem pięciokrotnego zdobywcy tego tytułu Wł. Długoszewskiego, który przejechał tor w czasie 3:18, bez specjalnego wysiłku, uzyskując czas równy dotychczasowemu rekordowi toru.

4. Dwójki podwójne o Mistrzostwo AZS. skończyły się także uzyskaniem doskonałego, nienotowanego w żadnej konkurencji od trzech lat czasu, przez osadę Krzepowski Jan i Wałkowiński Wiesław, czas 3:09. Mamy wrażenie, że osada ta po przesadzeniu zeszłorocznego szlakowego na jedynkę zyskała przedewszystkiem na długości pociągnięcia, co może dużo zaważyć na tegorocznych regatach.

Niereklamowane, nie zebrały też regaty mas publiczności, niemniej jednak zgromadziły na przystani znaczną ilość członków klubów w charakterze widzów, dowodząc, że mimo wszystko regaty są zjawiskiem chętnie oglądanem. *W. D.*



Podniesienie bandery na przystani Robotniczego K. S. „Skra" w Warszawie.

Otwarcie przystani YMCA.

W pierwszy dzień Zielonych Świąt, odbyło się otwarcie przystani wioślarskiej YMCA., mieszczącej się nad Wisłą obok mostu Poniatowskiego po stronie Pragi. Mimo ulewnego deszczu skromna ta uroczystość zgromadziła kilkadziesiąt osób zarówno przedstawicieli YMCA. jak i świata sportowego oraz sympatyków Ymci.

Po serdecznem przemówieniu wicedyrektora ogniska warsz. p. W. Janiszewskiego i życzeniach na nadchodzący sezon, dyr. Cummings dokonał podniesienia bandery, ogłaszając tem samem przystań za otwartą.

Od kilku dni na przystani gwarno i rojno. Trening wioślarski prowadzi p. St. Burzyński i H. Saganowski, trening pływacki H. Sowiński. Gospodarzem przystani jest p. Zygmunt Zieleniewski.

Odwołanie regat międzyklubowych w Krakowie.

Mające się odbyć regaty międzyklubowe w Krakowie, które zwykle były organizowane w połowie czerwca, zostały przez O. W. S. K. odwołane jakoby z powodu braku zgłoszeń.

Ponieważ kluby Warszawskie, jak się dowiadujemy zgłosiły swój udział, przeto odwołanie, jak należy przypuszczać, nastąpiło tylko wskutek braku przygotowanych osad w Krakowie.

Otwarcie przystani Sokoła w Warszawie.

Przystań Wioślarska Sokoła gniazdo XII rozpoczęła sezon w dniu 2 b. m. przy udziale reprezentantów sokolstwa warszawskiego, przedstawicieli władz i sympatyków sportów wodnych.

KRONIKA PŁYWACKA.

NIEMCY. Cyfry ilustrujące rozwój pływactwa niemieckiego wskazują na stały rozwój Związku. Z IX okręgów największy postęp wykazuje okręg VII Saksonja.

W ciągu roku ilość klubów wzrosła tam z 86 na 158, a ilość członków zrzeszonych z 15973 na 46622. Natomiast w Prusach Wschodnich, Okręg VI, ruch się cofa, ilość klubów z 37 spadła na 33, a liczba członków z 6252 na 5809. Niemiecki Związek jest dziś największą państwową organizacją pływacką na świecie, gdyż liczy 977 klubów i zrzeszonych członków 174.432. Liczby doprawdy imponujące.

Ernst Küppers, znany dobrze w całym świecie pływak niemiecki zaręczył się z rekordzistką Niemiec Reni Erkens.

W Amsterdamie odbył się Kongres FINA pod przewodnictwem Belga p. A. Frick. Odrzucono wniosek o wprowadzenie systemu Bergvalla do rozgrywek water-polo. Poza tem na przyszłość postanowiono uznawać tylko te wyniki za rekordy światowe, które będą zgłoszone w terminie półrocznym, celem ogłoszenia na urzędowej liście rekordów FINA. Za rekordy światowe uznano następujące wyniki:

Panowie:
1000 mtr. st. dow.: Arne Borg, Szwecja 13.02.
100 mtr. nawznak: G. Kojac, U.S.A. 1:08.1.

Panie:
400 mtr. st. kl.: Baron, Holandja 6:45.3.
100 mtr. nawznak: M. Braun, Holandja, 1:21.3.
200 mtr. nawznak: M. Braun, Holandja 2:59.1.
400 mtr. nawznak: M. Braun, Holandja 6:16.4.
150 y. nawznak: E. King, Anglja 1:57.1.
400 mtr. st. dow.: M. Norelius, U.S.A. 5:42.4.

WĘGRY. Tournée drużyny waterpolowej węgierskiej po Europie, rozpoczął mecz **Budapeszt — Praga** wygrany przez Węgrów w wysokim stesunku 10:5 (6:1).

Węgrzy grali w składzie: Brody, Hommonay, Ivadi Keserü II, Hallassy, Vertessy, Nemeth. **Czesi:** Busek, Getreuer, Epstein, Kontek, Svehla, Schmuck, Kroc. W pierwszej połowie gry Węgrzy mieli przygniatającą przewagę. Drużyna czeska złożona z najlepszych pływaków, ustępowała w opanowaniu gry Węgrom na całej linji. Po przerwie dzięki zgraniu się Getreuera, Svehli i Schmucka, oraz lekceważeniu Węgrów udaje się Czechom poprawić wynik.

Z kolei **zawitali** Węgrzy do Lipska, gdzie z „Poseidonem“ wygrali w rekordowym stosunku 12:3 (5:0).

Sztafetę waterpolową 6 x 50 mtr wygrał: 1) Poseidon 3:02, 2) Budapeszt 3:08.

FRANCJA. Znany niemiecki klub „Hellas” z Magdeburga rewizytował Francuzów rozgrywając w Paryżu mecz z S. C. U. F. w olimpijskim basenie Tourelles.

Wyniki: **400 mtr. st. dow.** Taris (S. C. U. F.) 5:03 (50—0:29,04, 100—1:04, 200—2:22, 300—3:43). Wynik znakomity, lepszy od rekordu olimpijskiego Weissmüllera.

Sztafeta 6 x 50 mtr.: 1) Hellas 2:57.3. 2) SCUF 2:59.4.

Sztafeta st. klasycznym 100 x 200: 1) Hellas 4:31. 2) S. C. U. F. 4:35.

Water-polo Hellas — SCUF 5:0. W drużynie niemieckiej startowali B-cia Rademacher, Anzon, Cordes. Beneche, zwycięzcy olimpijscy.

Różne:

Barany na Mistrzostwach Szkół wyższych pobił rekord krajowy na 100 mtr. st. dow. przepływając dystans w 1:00 min.

Arne Borg czując zmierzch swej amatorskiej karjery, gorączkowo startuje bijąc raz po raz rekordy świata.

W Los Angeles bije rekord Weissmüllera na 440 y. w czasie 4:51 (na 100—1:05, na 200—2:17). W Santa Maria (Kalifornja) płynąc 700 y. pobił rekordy na 600 y. — 6:53 i 700 y. — 8:23.5!

CZECHY. Eliminacje celem wyłonienia reprezentacji na „Mistrzostwa Słowiańskie“ dały następujące wyniki:

Panowie:
100 mtr. st. dow.: Medricky (Slavia) 1:04.6.
100 mtr. nawznak: Belik (Slavia) 1:19.
400 mtr.: Antos (Sparta) 5:41.
200 mtr. st. kl.: Vodicka (Sparta) 3:04.

Panie:
100 mtr. st. dow.: Besterowa (Hag.) 1:27.2.
100 mtr. nawznak: Tautermanowa (CPK) 1:40.8.
200 mtr. st. kl.: Nezawdal (APK) 3:32.4.

KRONIKA WIOŚLARSKA.

BELGJA. Regaty akademickie w Marly dały zwycięstwo w ósemkach osadzie Lüttich przed Brukselą i Lovanium. Tor 1750 mtr.

9 maja w Terdonel odbyły się 44 regaty Royal Club Nautique de Gand. Dystans 1575. Wyniki:

Czwórki: C. R. Brüssel 6:08. 2) Rowing Club de Paris 6:15.

Dwójki podwójne: 1) S. R. S. N. M. Lüttich 6:45.

Ósemki: 1) Rowing Club de Paris 5:42. 2) R. C. N. Gent 5:45.

HOLANDJA. Regaty uniwersyteckie w Amsterdamie (Varcity) na czwórkach ze sternikiem na 3000 mtr.: 1) Njord — 11:11, 2) Laga, 3) Triton, 4) Aegir, 5) Nereus.

WĘGRY. Regaty akademickie w Budapeszcie na dystansie 4200 mtr. przyniosły zwycięstwo Akademji Ludwika jak się spodziewano. 2) Politechnika, 3) Uniwersytet, 4) Szkoła Gospodarstwa.

FRANCJA. 41 mecz ósemek Rowing Club — S. N. Marne na dystansie 6 km. przyniósł zwycięstwo ósemce S. N. Marne o $^{3}/_{4}$ długości przed Rowing.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, $^{1}/_{2}$ strony zł. 155, $^{1}/_{4}$ str. 80, $^{1}/_{8}$ strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXEMBURGA, SENATORSKA 29. — TEL. 70-56.
Prenumerata roczna zł. 20. Kwartalna zł. 5.
Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

WARSZAWSKI MIĘDZYKLUBOWY KOMITET REGATOWY

PROGRAM

WIOSENNYCH REGAT MIĘDZYKLUBOWYCH w WARSZAWIE DN. 14 LIPCA 1929 R.

Bieg 1. godz. 14. **Ósemki nowicjuszy.**

Bieg 2. godz. 14.15 **Dwójki podwójne.** Bieg eliminacyjny. Bieg o nagrodę ofiarowaną przez 2-e Czwartkowe Kółko Kręglarskie W. T. W. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1927 i w 1928 r. — W. T. W.

Bieg 3. godz. 14.30 **Czwórki półwyścigowe.** Bieg dostępny dla Towarzystw, które w 1928 r. nie wygrały żadnej nagrody na regatach kwalifikacyjnych.

Bieg 4. godz. 14.45 **Jedynki nowicjuszy.** Bieg o nagrodę ofiarowaną przez firmę „E. Wedel" w Warszawie. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1928 r. J. Kawiecki. T-wo Wioślarskie w Płocku.

Bieg 5. godz. 15 **Czwórki bez sternika.** Bieg eliminacyjny Nagroda przechodnia im. ś. p. Jakubowskiego — przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu.

Bieg 6. „ 15.15 **Dwójki.** Bieg eliminacyjny.

Bieg 7. „ 15.30 **Czwórki półwyścigowe pań.** Bieg o nagrodę ofiarowaną przez Koło Senjorów W. T. W. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1928 — Warsz. Kl. Wioślarek.

Bieg 8. godz. 15.45 **Ósemki młodszych.** Bieg o nagrodę ofiarowaną przez Koło Senjorów W. T. W. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu Zwyc. w 1927 i 1928 r. — A. Z. S. W-a.

Bieg 9. godz. 16. **Czwórki nowicjuszy.** Bieg o nagrodę imienia Stefana Hempla, członka W. T. W. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu Zwyc. w 1927 i 1928 r. — A.Z.S. W-a.

Bieg 10. godz. 16.15 **Jedynki młodszych.** Bieg o nagrodę ofiarowaną przez P. U. W. F. i P. W. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu Zwyc. w 1927 r. Z. Jabrzemski W. T. W. Zwyc. w 1928 r. S. Pękalski W. T. W.

Bieg 11. godz. 16.30 **Czwórki.** Bieg eliminacyjny. Nagroda b. Ministra Komunikacji inż. P. Romockiego, przechodni na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1928 r. B. T. W.

Bieg 12. godz. 16.45 **Czwórki pań.**

Bieg 13. „ 17. **Dwójki bez sternika.** Bieg eliminacyjny

Bieg 14. „ 17.15 **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.**

Bieg 15. „ 17.30 **Jedynki.** Bieg eliminacyjny. Nagroda Ligi Morskiej i Rzecznej, przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1925 i 1926. A. Osiecimski-Czapski W. T. W. Zwyc. 1927 i 1928 r. W. Długoszewski A. Z. S. Kraków.

Bieg 16. godz. 17.45 **Czwórki młodszych.** Bieg o nagrodę ofiarowaną przez „Dudę", Koło Śpiewacze W. T. W. Nagroda przechodzi na własność T-wa po trzykrotnem wygraniu. Zwyc. w 1928 r. W. T. W.

Bieg 17. godz. 18. **Ósemki.** Bieg eliminacyjny. Nagroda ofiarowana przez Stanisława Rudego, Członka Honorowego A. Z. S. Kraków i Członka W. T. W. Nagroda przechodzi na własność T-wa po pięciokrotnem wygraniu. Zwyc. w 1928 r. A. Z. S. W-a.

1. Regaty obywają się na zasadzie Regulaminu Regatowego P. Z. T. W. ze zmianami wywołanemi przez warunki miejscowe. 2. Przyjmowanie imiennych zgłoszeń osad i biegów, na ustalanych przez P. Z. T. W. szematach, kończy się dnia 1-go lipca r. b. o godz. 19-ej. Zgłoszenia należy przesyłać pod adresem Warszawskiego Międzyklubowego Komitetu Regatowego, ul. Wioślarska 6. Przystań W. T. W. Równocześnie ze zgłoszeniem należy wnieść do P. K. O. na rachunek sekretarza Komitetu inż. Franciszka Eychhorna, konto 20.077 wpisowe w wysokości 5 zł. od osoby w każdym biegu. Zgłoszenia nie opłacone uwzględniane nie będą. 3. Decyzja co do toru ogłoszona będzie d. 11-go lipca r. b. Losowanie torów — na jedną godzinę przed rozpoczęciem biegów i przedbiegów. 4. Przedbiegi odbędą się d. 13 lipca r. b. po południu. Układ przedbiegów rozlosowany zostanie przez W. M. K. R. w dniu 11 lipca o godz. 20-ej. Delegaci sportowi zainteresowanych Towarzystw mogą być obecni. 5. Biegi odbywają się na łodziach własnych. T-wa zamiejscowe, których osady startować będą nie na własnych łodziach, winny czynnić starania o wypożyczenie łodzi bezpośrednio w Towarzystwach warszawskich. 6. Nagrody w żetonach: a) przy zapisie do czterech osad włącznie jedna nagroda, b) przy zapisie 5-ciu i więcej osad — 2 nagrody. 7. Gospodarzem regat będzie Kl. W. „Wisła" w Warszawie. 8. Dla uczestników zamiejscowych, Komitet Organizacyjny wyjedna zniżkę kolejową, w drodze powrotnej.

Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku

zawiadamia wszystkie bratnie Organizacje Wioślarskie, że wybrany na rok 1929 Zarząd Towarzystwa ukonstytuował się jak następuje:

Prezes: Jerzy Bojańczyk
Vice-Prezes: Przemysław Kowalewski
Skarbnik: Tadeusz Michalski
Sekretarz: Wacław Corde
Nacz. Przystani: Kazimierz Dyżewski
Gosp. lokalu: Stanisław Krzemiński
Rachmistrz: Stefan Dubalski
Kontroler: Ludwik Wencel

Osobne zawiadomienia rozsyłane nie będą

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE

PROGRAM

DWUDNIOWYCH REGAT JUBILEUSZOWYCH W. T. W.

Sobota dnia 29 czerwca 1929 r.

Bieg 1. godz. 3. **Czwórki półwyścigowe.** Bieg dostępny dla wioślarzy, którzy do dn. 31 grudnia 1928 r. nie wygrali żadnej nagrody na regatach klasyfikacyjnych.
Bieg 2. godz. 3.15 **Czwórki nowicjuszy.**
„ 3. „ 3.30 **Dwójki podwójne młodszych.**
„ 4. „ 3.45 **Czwórki półwyścigowe.** Bieg dostępny dla Towarzystw, które w roku 1928 nie wygrały żadnej nagrody na regatach klasyfikacyjnych.
„ 5. godz. 4. **Czwórki.** (Bieg eliminacyjny).

Przerwa

Bieg 6. godz. 5. **Jedynki nowicjuszy.**
„ 7. godz. 5.15 **Czwórki półwyścigowe pań.**
„ 8. godz. 5.30 **Czwórki bez sternika.** (Bieg eliminacyjny).
„ 9. godz. 5.45 **Jedynki.** (Bieg eliminacyjny).
„ 10. godz. 6. **Ósemki młodszych.**

Niedziela, dn. 30 czerwca 1929.

Bieg 11. godz. 4. **Ósemki nowicjuszy.**
„ 12. „ 4.15 **Czwórki młodszych.**
„ 13. „ 4.30 **Jedynki młodszych.**
„ 14. „ 4.45 **Dwójki bez sternika.** (Bieg eliminacyjny).
„ 15. godz. 5. **Czwórki pań.**

Przerwa

Bieg 16. godz. 6. **Czwórki półwyścigowe.** Bieg dostępny dla wioślarzy ponad 35 lat.
Bieg 17. godz. 6.15 **Dwójki.** (Bieg eliminacyjny).
„ 18. „ 6.30 **Czwórki lekkiej wagi.** Bieg dostępny dla osad, waga których bez sternika wynosi 255 klg.
„ 19. godz. 6.45 **Jedynki pań.**
„ 20. „ 7. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.**
„ 21. „ 7.15 **Dwójki podwójne.** (Bieg eliminacyjny)
„ 22. „ 7.30 **Ósemki.** (Bieg eliminacyjny).

1. Regaty odbywają się zgodnie z Regulaminem P. Z. T. W. 2. Tor na Wiśle około 2000 mtr. W biegach Pań — około 1200 mtr. 3. Zgłoszenia piśmienne nadesłane być winny pod adresem W. T. W. Warszawa, Foksal 19, do dnia 16-go czerwca 1929 r. włącznie. W zgłoszeniach są następujące dane: *a)* Nazwa Towarzystwa, *b)* Nazwa i numer programowy biegu, *c)* Nazwiska, imiona, wiek, waga i wzrost wioślarzy i sterników (w biegach pań — wiek nie wymagany), *d)* Te same dane co w punkcie c) odnośnie zapasowych wioślarzy i sterników, *e)* Imię i nazwisko delegata, mającego prawo interpelacji w sprawach sportowych. 4. Wpisowe w wysokości zł. 3. od osoby w każdym biegu należy przesłać do W. T. W. jednocześnie ze zgłoszeniem. 5. Nagrody: W biegach na łodziach wyścigowych zwycięskie Towarzystwa otrzymują jednorazowe nagrody honorowe. Zawodnicy zwycięskich załóg otrzymują pamiątkowe żetony. Przy zgłoszeniu 5-iu i więcej osad do biegu — nagroda druga w żetonach. 6. Losowania przedbiegów dokona Komisja Regat Jubileuszowych W. T. W. i roześle do zainteresowanych Towarzystw, wyniki losowania. Losowania torów odbywać się będą każdorazowo na godzinę przed rozpoczęciem przedbiegów i biegów. 7. Wobec spodziewanych licznych zgłoszeń i niemożności startowania jednocześnie większej liczby osad, przedbiegi zaczynają się w piątek dn. 28 czerwca r. b. o godz. 8-ej rano. 8. Komisja Regat Jubileuszowych zastrzega sobie prawo zmiany kolejności biegów. 9. Biegi eliminacyjne dochodzą do skutku nawet przy jednej zgłoszonej osadzie. 10. W przerwach między biegami przewidziane są popisy i biegi łodzi motorowych.

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8, Tel. 74-09.